



---

**Европейская экономическая комиссия****Административный комитет Конвенции МДП 1975 года****Технический орган по осуществлению****Первая сессия**

Женева, 18–21 января 2022 года

Пункт 5 а) v) предварительной повестки дня

**Концептуальная, функциональная и техническая  
документация eTIR****Версия 4.3****Поправки****Маршрут****Записка секретариата****I. Введение и мандат**

1. На своей третьей сессии Группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1) напомнила о результатах своего обсуждения по этому вопросу, состоявшегося на ее второй сессии (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/4, пункт 19), и рассмотрела предложение о представлении информации о маршруте не на уровне стран, а на уровне таможен, с тем чтобы страны, в которых предварительные данные обрабатываются конкретными таможенными органами, например Турция, могли направлять предварительные данные соответствующим таможенным органам. Некоторые эксперты выразили обеспокоенность в связи с этим предложением, отметив, что следует предусмотреть большую гибкость. WP.30/GE.1 обсудила различные варианты обеспечения такой гибкости. Первый вариант заключается в сохранении положения, при котором информация о маршруте представляется на уровне стран, с включением факультативного атрибута для указания таможен. В рамках этого варианта предполагается, что транспортные компании-операторы знают, для каких стран они должны предоставлять такую информацию, и подвергаются риску взыскания неустойки в случае непредоставления требуемой информации. В качестве альтернативы можно сделать зависимым атрибут, содержащий указание таможен, и добавить условие об обязательном предоставлении этого атрибута в случае некоторых стран. Для этого потребуется, чтобы все страны и международная система eTIR производили валидацию предварительных данных с учетом этого условия. Второй вариант заключается в обеспечении гибкости при помощи положения об обязательном указании предполагаемого маршрута в начале перевозки без предъявления к транспортным компаниям-операторам требования об обязательной корректировке этой информации в случае необходимости изменить пункт пересечения границы (например, из-за условий движения или из-за того, что таможенные органы вынуждают использовать другой пограничный пункт выезда, а не указанный в предполагаемом маршруте).



2. Несмотря на подробное обсуждение, WP.30/GE.1 не смогла достичь согласия ни по одному из этих вариантов и поручила секретариату вынести этот вопрос на рассмотрение первой сессии Технического органа по осуществлению (ТОО). На своей сто пятьдесят восьмой сессии Рабочая группа по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), поручила секретариату передать версию 4.3 спецификаций eTIR (включая остающийся открытым вопрос о маршруте) в AC.2 и ТОО.

## II. Варианты

### A. Включение зависимого атрибута, содержащего информацию о таможенных пунктах, через которые проходит маршрут

3. В соответствии с первым вариантом информация о маршруте на уровне таможен должна предоставляться запрашивающим эту информацию странам. Включение нового условия вместе с централизованным реестром стран, запрашивающих подробную информацию о маршруте, обеспечит представление этой информации на должном уровне для всех стран. Международная система eTIR и все таможенные администрации будут следить за тем, чтобы все обрабатываемые ими предварительные данные МДП или предварительные данные об изменениях отвечали этому новому условию. Что касается уровня классов и атрибутов, то в сообщениях E6, E9, E11, I5, I7 и I15 для каждого значения «ПартияГруза» в классе «ТранспортноеСредство» описание маршрута будет соответствовать следующей модели:

ТранспортноеСредство	1 .. неограничн.	R
...		
Маршрут	1 .. неограничн.	R
Порядковый номер	1 .. 1	R
Страна, в кодированном виде	1 .. 1	R
Таможня	0 .. неограничн.	D
Порядковый номер	1 .. 1	R
Идентификация	1 .. 1	R
Роль, в кодированном виде	1 .. 1	R

#### 1. Преимущества

4. Этот вариант позволяет отдельным таможенным администрациям ввести требование об обязательном предоставлении информации о маршруте на уровне таможен и обеспечить, чтобы таможенные уведомления (I15) также отвечали этому требованию.

#### 2. Недостатки

5. Все таможенные органы должны будут проверять предварительные данные МДП и предварительные данные об изменениях, чтобы убедиться в том, что они отвечают требованиям всех стран, расположенных по маршруту следования. Для этого потребуется создать и поддерживать централизованный реестр особых требований для каждой страны. Кроме того, в рамках этого варианта все механизмы декларирования в соответствии со статьей 6 приложения 11 и национальные таможенные системы договаривающихся сторон должны будут обеспечивать соответствие обмениваемых сообщений этому новому условию.

#### 3. Пример

6. Предположим, что отдельная партия груза перевозится грузовым автомобилем (PK1234) из Пакистана в Турцию через Иран, и при этом только Турция будет требовать предоставить информацию о маршруте на уровне таможен. Если вместо кода применять значения и использовать табличную форму представления для улучшения удобочитаемости, то в сообщении о предварительных данных МДП (E9) маршрут транспортного средства будет выглядеть следующим образом:

ТранспортноеСредство			Маршрут		Таможня			
Порядковый номер	Идентификатор	Тип	Национальная принадлежность	Порядковый номер	Страна	Порядковый номер	Идентификатор	Роль
1	PK1234	Грузовой автомобиль	Пакистан	1	Пакистан	–	–	–
				2	Иран	–	–	–
				3	Турция	1	Гюрбулак	Промежуточная таможня
						2	Анкара	Таможня места назначения

7. Если по требованию иранских таможенных органов или по решению водителя, принятому из-за интенсивного движения в направлении Базаргана, перевозка МДП будет производиться с выездом из Ирана через таможню Серо (вместо Базаргана), то держатель или от его/ее имени агент должен будет отправить в турецкую (или в иранскую) таможню сообщение с предварительными данными об изменениях (E11), указав таможенный пункт Капикуй вместо таможенного пункта Гюрбулак.

## В. Зависимое изменение данных о таможенных пунктах, через которые проходит маршрут

8. В соответствии со вторым вариантом информация о маршруте на уровне таможен должна предоставляться для всех стран/регионов. Однако держать должен будет сообщать об изменениях в отношении таможен, через которые проходит маршрут, только тем странам, которые этого требуют. Включение нового правила вместе с централизованным реестром стран, требующих предоставлять информацию об изменении маршрута, позволит в случае необходимости вносить изменения в маршрут.

9. Что касается уровня классов и атрибутов, то в сообщениях E6, E9, E11, I5, I7 и I15 для каждого значения «ПартияГруза» в классе «ТранспортноеСредство» описание маршрута будет соответствовать следующей модели:

ТранспортноеСредство	1 .. неограниченн.	R
...		
Маршрут	1 .. неограниченн.	R
Порядковый номер	1 .. 1	R
Страна, в кодированном виде	1 .. 1	R
Таможня	1 .. неограниченн.	R
Порядковый номер	1 .. 1	R
Идентификатор	1 .. 1	R
Роль, в кодированном виде	1 .. 1	R

### 1. Преимущества

10. Этот вариант упрощает представление держателями предварительных данных МДП и предварительных данных об изменениях, поскольку они будут вынуждены постоянно предоставлять информацию о таможнях для всех стран/регионов.

11. Таможенные администрации, требующие предоставлять обновленную информацию о маршруте на уровне таможен, будут получать требуемую информацию об изменениях.

### 2. Недостатки

12. Для этого варианта потребуется создать и поддерживать общедоступный центральный реестр стран, требующих сообщать о соответствующих изменениях маршрута в случае отклонения от него.

### 3. Пример

13. В случае такой же перевозки, как и в приведенном выше примере, маршрут транспортного средства в сообщении с предварительными данными МДП (Е9) будет выглядеть следующим образом:

Транспортное Средство				Маршрут		Таможня		
Порядковый номер	Идентификатор	Тип	Национальная принадлежность	Порядковый номер	Страна	Порядковый номер	Идентификатор	Роль
1	PK1234	Грузовой автомобиль	Пакистан	1	Пакистан	1	Карачи	Таможня места отправления
						2	Тафтан	Промежуточная таможня
				2	Иран	1	Мирджаве	Промежуточная таможня
						2	Базарган	Промежуточная таможня
				3	Турция	1	Гюрбулак	Промежуточная таможня
						2	Анкара	Таможня места назначения

14. С учетом того, что Турция будет единственной страной, требующей в обязательном порядке предоставлять измененную информацию о таможнях по маршруту следования, если по требованию иранских таможенных органов или по решению водителя, принятому из-за интенсивного движения в направлении Базаргана, перевозка МДП будет производиться с выездом из Ирана через таможню Серо (вместо Базаргана), то держатель или от его/ее имени агент должен будет отправить в турецкую (или в иранскую) таможню сообщение с предварительными данными об изменениях (Е11), указав таможенный пункт Капикуй вместо таможенного пункта Гюрбулак. Если же водителю придется изменить пограничный переход между Пакистаном и Ираном, от держателя не потребуется отправлять предварительные данные об изменениях ни в одну из этих стран.

### III. Обязательное изменение маршрута

15. Для случаев, когда таможенная администрация требует использовать другую таможню выезда, а не таможню, запланированную держателем, в международной системе eTIR может быть предусмотрена возможность автоматического изменения маршрута. При этом для автоматического уведомления последующей таможенной администрации о том, что перевозка МДП по ее территории будет начинаться в другой таможне въезда, может использоваться информация, которая часто указывается таможнями в классе «Национальный маршрут», входящем в класс «Начало операции МДП», в сочетании с данными о пограничных таможнях, содержащимися в МБДМДП.

16. Такую новую функцию, которая позволила бы еще больше облегчить процедуры для держателей вне зависимости от вышеописанных вариантов, можно было бы подробно описать и включить в версию 4.4 спецификаций eTIR.

### IV. Рассмотрение в рамках ТОО

17. ТОО, возможно, пожелает рассмотреть различные варианты, описанные выше, и дать указания секретариату относительно дальнейших действий.