



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

Женева, 18–21 января 2022 года

Пункт 5 b) i) предварительной повестки дня

**Концептуальные, функциональные
и технические спецификации eTIR:
Версия 4.4****Нерассмотренные вопросы*****Записка секретариата****I. Введение и мандат**

1. В соответствии со своим мандатом (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/2) Группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1) решила, что ряд вопросов, решение которых может принести пользу для системы eTIR в долгосрочной перспективе, могут быть рассмотрены только Техническим органом по осуществлению (ТОО) при подготовке версии 4.4 спецификаций eTIR. Кроме того, в ходе реализации ряда проектов, посвященных подключению к системе eTIR, несколькими таможенными администрациями и секретариатом были выявлены вопросы/функции, которые также, по их мнению, мог бы рассмотреть ТОО при разработке версии 4.4 спецификаций eTIR.

2. В настоящем документе представлен исчерпывающий перечень вопросов для рассмотрения ТОО.

II. Нерассмотренные вопросы**A. Предписанный национальный маршрут**

3. Начиная операцию МДП, таможенные органы могут давать предписания относительно национального маршрута. В книжке МДП соответствующие сведения вносятся сотрудником таможни в графу 22 отрывных листов 1 и 2, а также в графу 5 первого корешка.

* Настоящий документ был представлен для подготовки к выпуску позже установленного срока, поскольку для получения санкции на его окончательную доработку потребовалось больше времени, чем предполагалось.



4. В соответствии с версией 4.3 спецификаций eTIR для предписания национального маршрута можно указать ту или иную таможенную. Краткий опрос координаторов МДП (см. приложение) позволил установить, что, хотя предписания относительно маршрута зачастую ограничиваются лишь указанием таможенной места выезда, в некоторых таможенных администрациях графа 22 используется несколько иначе.

5. В связи с этим ТОО, возможно, пожелает предложить варианты, которые позволят таможенным администрациям предписывать маршрут различными способами.

6. Кроме того, ТОО, возможно, пожелает обратить внимание на свое обсуждение документа ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/6 и сочтет, что, если таможенные администрации используют национальный маршрут для предписания другой таможенной места выезда, то держатель обязан внести изменения в данные декларации, чтобы отразить в ней новую таможенную места въезда в следующую страну. Учитывая, что предписанный маршрут передается в международную систему eTIR с помощью сообщения I9 («Начало операции МДП») и что информация о смежных пограничных пунктах имеется в Международном банке данных МДП (МБДМДП), международная система eTIR могла бы автоматически уведомлять об изменении маршрута страны, которые этого потребуют.

7. ТОО, возможно, пожелает рассмотреть эти два вопроса и поручить секретариату представить на одной из своих следующих сессий более подробные предложения.

В. Требования Таможенного союза Евразийского экономического союза

8. На второй сессии Группы экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (WP.30/GE.1), которая состоялась 25–28 мая 2021 года, Российская Федерация передала документ, содержащий Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии № 254 от 11 декабря 2013 года (в редакции от 29 мая 2018 года) «О структурах и форматах электронных копий таможенных документов». Этот документ, первоначально подготовленный в виде неофициального документа, был представлен третьей сессии WP.30/GE.1 в качестве документа ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/50. На обеих сессиях делегация Российской Федерации представила этот документ и пояснила, что требования, содержащиеся в спецификациях eTIR, не согласуются с требованиями, изложенными в Решении Коллегии Евразийской экономической комиссии № 254 от 11 декабря 2013 года. Приняв к сведению эту информацию, WP.30/GE.1 предложила провести подробный анализ, аналогичный проверке концепции НКТС–eTIR (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/40 и ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/41), с целью выявления расхождений между требованиями Таможенного союза Евразийского экономического союза (ТС ЕАЭС) и требованиями, изложенными в спецификациях eTIR, с тем чтобы сформулировать конкретные предложения для устранения выявленных пробелов, которые ТОО мог бы рассмотреть при подготовке версии 4.4 спецификаций eTIR.

1. Языки для текстовых полей

9. Как указано в правиле 10 а), касающемся использования книжки МДП (см. приложение 1 к Конвенции МДП), манифест должен заполняться на языке страны отправления, если только таможенные органы не разрешают использование другого языка. Таможенные органы других стран, по территории которых осуществляется перевозка, сохраняют за собой право требовать перевода манифеста на язык их страны. Во избежание задержек, которые могут быть вызваны этим требованием, перевозчикам рекомендуется предоставлять в распоряжение водителя транспортного средства необходимые переводы.

10. В контексте версии 4.3 спецификаций eTIR все текстовые поля имеют атрибут «Язык», который позволяет указать язык, используемый при заполнении текстового

поля. Однако, поскольку эти текстовые поля являются атрибутами внутри классов и учитывая, что таможенная администрация страны отправления, скорее всего, сможет валидировать только текст, представленный на языке этой страны, содержимое текстовых полей не может быть предоставлено на нескольких языках.

11. Делегация Российской Федерации подчеркнула, что, согласно требованиям ТС ЕАЭС, вся текстовая информация, представляемая таможенными администрациями ТС ЕАЭС, должна быть на русском языке и что для перевозок МДП, начинающихся в договаривающейся стороне, где не используется русский язык, и предназначенных для территории ТС ЕАЭС, отсутствие текстовых описаний на русском языке приведет к возникновению серьезных проблем.

12. В соответствии с положениями правила 10 а) у держателя имеется возможность предоставить перевод текстового описания (по возможности в машиночитаемом формате), относящегося к предварительным данным МДП или к предварительным данным об изменениях, с помощью прилагаемого документа. Однако при подготовке версии 4.4 спецификаций eTIR ТОО, возможно, пожелает рассмотреть и обсудить варианты, которые бы позволили держателям представлять текстовые описания на разных языках. Благодаря этому проблему, поднятую Российской Федерацией, может быть, удастся решить без необходимости использования сопроводительных документов; однако ТОО, возможно, пожелает обратить внимание на то, что, хотя эти переводы и будут включены в данные декларации (зарегистрированные с помощью сообщения I7), они могут быть невалидированы таможенными органами страны отправления.

2. Дополнительные требования в отношении данных

13. С самого начала проекта eTIR договаривающиеся стороны Конвенции МДП ясно указали, что, хотя особенности процедуры eTIR определены в приложении 11 и в спецификациях eTIR, в отношении этой процедуры *mutatis mutandis* действуют также и положения Конвенции МДП. Это касалось, в частности, содержания сообщений eTIR, которые, насколько это возможно, были ограничены данными, уже включенными в книжку МДП. Кроме того, элементы данных, рекомендованные для транзита Рамочными стандартами безопасности SAFE Всемирной таможенной организации (ВТамО), уже были включены в сообщения eTIR в качестве факультативных элементов данных.

14. Идея о включении дополнительных элементов данных уже обсуждалась неофициальной специальной группой экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) — в частности, на ее двадцать шестой сессии (май 2017 года), в ходе которой GE.1, признавая, что необходимость для транзитных перевозок дополнительных данных может быть обусловлена целым рядом законов и правил, например касающихся фитосанитарного или ветеринарного контроля, рекомендовала на данный момент возложить ответственность за представление этих дополнительных данных на транспортного оператора. Кроме того, GE.1 предложила производить обмен между таможенными администрациями через международную систему eTIR только теми данными, которые содержатся в сообщениях eTIR. На той же сессии турецкая делегация выразила обеспокоенность в связи с высказанной идеей относительно включения в сообщения eTIR не всех элементов данных о безопасности и надежности, а иранская делегация сделала в этой связи следующее заявление: «Цель Конвенции МДП состоит в упрощении транзита и торговли. Если мы оставим вопрос о дополнительной информации открытым, то в этом случае каждая договаривающаяся сторона сможет толковать его по своему усмотрению. Мы считаем, что нам следует сосредоточить внимание на упрощении, стандартизации и унификации данных, требуемых в качестве дополнительной информации, если в ней возникает необходимость. Это означает, что данные, которые точно имеют отношение к МДП, должны быть адресными, четкими и приемлемыми для всех. В этом случае достижение цели упрощения процедур МДП в области транзита и торговли станет реальностью» (ECE/TRANS/WP.30/2017/22, пункты 19 и 20).

15. В ходе различных сессий WP.30/GE.1 делегация Российской Федерации заявляла, что на данном этапе в сообщениях eTIR содержатся не все данные, необходимые для осуществления перевозки по территории ТС ЕАЭС, и подчеркивала, что для проведения оценки риска ей необходимы конкретные элементы данных, в частности стоимость перевозимого груза. WP.30/GE.1 подчеркивала, что для рассмотрения вопроса о внесении изменений в спецификации eTIR и, в частности, в сообщения eTIR потребуются конкретные предложения по включению новых элементов данных, сопровождающиеся соответствующими пояснениями касательно обоснования таких добавлений. Учитывая сжатые сроки, отведенные WP.30/GE.1 для разработки версии 4.3 спецификаций eTIR, и отсутствие подробных и конкретных предложений, она рекомендовала отложить рассмотрение вопросов, связанных с включением новых элементов данных, до того момента, когда ТОО приступит к обсуждению версии 4.4 спецификаций eTIR.

16. На основе документа ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2021/50, уже представленного Российской Федерацией WP.30/GE.1, ТОО, возможно, пожелает обсудить в целом идею включения в сообщения eTIR дополнительных элементов данных и запросит подробные предложения от государств — членов ТС ЕАЭС и, возможно, других договаривающихся сторон для их рассмотрения на одной из своих следующих сессий.

3. Доверенные третьи стороны

17. В статье 7 приложения 11 к Конвенции МДП четко указано, что компетентные органы аутентифицируют предварительные данные МДП или предварительные данные об изменении и держателя книжки МДП в соответствии с национальным законодательством. Кроме того, в статье 2 h) понятия «аутентификация» определяется как «электронный процесс, обеспечивающий электронную идентификацию физического или юридического лица или происхождение и целостность данных в электронной форме, подлежащих подтверждению». Наконец, в пояснительной записке 11.2 h)–1 также указывается, что до тех пор пока не будет установлен согласованный подход, описанный в спецификациях eTIR, договаривающиеся стороны, связанные приложением 11, могут аутентифицировать держателя книжки МДП с помощью любого процесса, предусмотренного в их национальном законодательстве, включая, в частности, имя пользователя/пароль или электронные подписи.

18. На двадцать четвертой (сентябрь 2014 года) и тридцатой (сентябрь 2019 года) сессиях GE.1 эксперты из Российской Федерации представили концепцию доверенных третьих сторон (ДТС) в контексте аутентификации держателя. На тридцатой сессии Российская Федерация также внесла предложение о включении этой концепции в концептуальный документ eTIR (см. приложение II к документу ECE/TRANS/WP.30/2020/2). На той же сессии GE.1 хотя и поддержала идею продолжить рассмотрение этого предложения, в частности в отношении финансовых последствий для проекта eTIR в целом, однако высказала мнение о том, что для привлечения новых заинтересованных сторон, таких как ДТС, их роль и обязанности потребуются уточнить в спецификациях eTIR.

19. С учетом изложенного выше ТОО, возможно, пожелает обсудить идею о включении в спецификации eTIR концепции ДТС.

С. Распространение списков кодов eTIR

20. В технических спецификациях eTIR приводится подробное описание того, каким образом с помощью «циклов обновления» осуществляется ведение списков кодов (см. документ ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/5, пункты 306—317). В настоящее время списки кодов МДП публикуются на веб-сайте МДП, и при каждом цикле обновления требуется, чтобы все заинтересованные стороны МДП вручную проводили обновление своих информационных систем в случае утверждения ТОО новых версий списков кодов МДП.

21. С учетом этого внедрение централизованного сервиса, позволяющего автоматически обновлять списки кодов eTIR, могло бы не только облегчить работу заинтересованных сторон eTIR, но и обеспечить использование всеми заинтересованными сторонами eTIR последней версии списков кодов eTIR.

22. ТОО, возможно, пожелает рассмотреть данное предложение, предложить и обсудить альтернативные механизмы и поручить секретариату представить на одной из своих следующих сессий подробное описание одного или нескольких механизмов автоматического обновления.

D. Создание сопроводительного документа

23. В соответствии со статьей 2 г) приложения 11 таможенные органы обязаны создать сопроводительный документ, который используется в случае резервной процедуры, а также в случае аварии или инцидента. В приложении IV версии 4.3 функциональных спецификаций eTIR (глава IV.1.1) содержится шаблон, по которому таможенные органы должны создавать сопроводительный документ.

24. Для того чтобы обеспечить гармонизацию оформления сопроводительного документа во всех договаривающихся сторонах и облегчить разработку приложений eTIR таможенными администрациями, им может быть предоставлен отдельный сервис или модуль. После получения данных декларации этот сервис или модуль будет создавать сопроводительный документ в формате PDF в соответствии с шаблоном, описанным в главе IV.1.1 функциональных спецификаций eTIR. Кроме того, с помощью платформы для коллективной работы доступ к исходному коду этого сервиса или модуля может быть предоставлен всем таможенным администрациям — не только для того, чтобы обеспечить взаимодействие между экспертами по ИТ из различных таможенных администраций и секретариатом в целях его дальнейшего совершенствования, но и для того, чтобы таможенные администрации по своему усмотрению могли повторно использовать исходный код в своих собственных системах.

25. ТОО, возможно, пожелает рассмотреть это предложение, обсудить возможные варианты и поручить секретариату представить на одной из своих следующих сессий подробное предложение.

E. Обмен прилагаемыми документами

26. В соответствии с процедурой eTIR держатели могут прикреплять к сообщениям E9 («Предварительные данные МДП») и E11 («Предварительные данные об изменениях») прилагаемые документы или включать в эти сообщения ссылки на прилагаемые документы. Затем эти документы или ссылки регистрируются таможенными администрациями в международной системе eTIR с помощью сообщения I7 («Регистрация данных декларации») и пересылаются в страны, расположенные по маршруту перевозки, с помощью сообщения I15 («Уведомление таможи»). Документы или ссылки также могут быть извлечены из международной системы eTIR с помощью сообщений I5 и E5 («Запрос в отношении гарантии»).

27. В настоящее время если держатель решает прикрепить к сообщению eTIR дополнительный документ (вместо того, чтобы предоставить ссылку на документ, находящийся в хранилище третьей стороны, и его хэш-код), то документ включается в сообщение в виде двоичного объекта, в результате чего значительно увеличивается размер пересылаемых сообщений и повышается нагрузка на международную систему eTIR.

28. Благодаря механизму/сервису, позволяющему заинтересованным сторонам eTIR загружать прилагаемые документы, можно было бы, с одной стороны, снизить возможные расходы для держателей, которым приходится пользоваться хранилищами третьих сторон, а с другой — значительно уменьшить размер сообщений E9, E11, E7, I6 и E6 и, следовательно, повысить эффективность

системы eTIR. Это также позволило бы сократить масштаб инфраструктуры, необходимой для размещения международной системы eTIR, и, таким образом, снизить ее стоимость.

29. ТОО, возможно, пожелает рассмотреть и обсудить эту идею и поручить секретариату предложить на одной из своих следующих сессий подробное описание такого механизма/сервиса.

F. Уведомление стран в том случае, если перевозка не достигнет той или иной страны

30. Исходя из положений Конвенции МДП, обе процедуры МДП и eTIR предоставляют держателю возможность изменить маршрут в ходе перевозки МДП. В рамках процедуры eTIR уведомления о таких изменениях (в частности, если они ведут к изменению списка или порядка следования стран, по территории которых осуществляется перевозка МДП) должны направляться с помощью сообщения E11, прежде чем они будут приняты соответствующей таможенной администрацией и зарегистрированы в международной системе eTIR с помощью сообщения I7. Если в результате внесения изменений та или иная страна исключается из маршрута перевозки, указанного в исходных данных декларации, то в рамках версии 4.3 спецификаций eTIR отправка этой стране какого-либо уведомления не предусматривается, хотя изначально эта страна и уведомлялась с помощью сообщения I15 о том, что она является частью первоначально утвержденного маршрута. Таким образом, если после принятия изменения маршрута эта страна направит с помощью сообщения I5 запрос в отношении гарантии, то она получит ответное сообщение об ошибке с указанием на то, что данная страна не является частью маршрута.

31. Более того, в случае аварии или инцидента, в результате которых продолжение перевозки МДП окажется невозможным, таможенные органы прекращают данную конкретную операцию МДП с указанием типа прекращения «Инцидент или авария». Однако ни одна из оставшихся стран по маршруту следования не будет при этом уведомлена о том, что перевозка МДП была прекращена и, следовательно, не достигнет их территории. Вместе с тем эти страны смогут направить в международную систему eTIR запросное сообщение I5 и получить информацию о соответствующей перевозке МДП, в которой будет указано, что перевозка МДП была прекращена из-за аварии или инцидента.

32. ТОО, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, будет ли в какой-либо из этих ситуаций целесообразно уведомлять таможенные органы о поступлении в международную систему eTIR информации о том, что перевозка МДП не достигнет территории их страны. Кроме того, ТОО, возможно, пожелает поручить секретариату подготовить подробное предложение для одной из своих следующих сессий.

G. Доступ держателей к данным о перевозке МДП

33. Несмотря на то, что держатели имеют возможность подавать через международную систему eTIR свои предварительные данные МДП и предварительные данные о внесении изменений, в версии 4.3 спецификаций eTIR предусматривается, что они не могут получить непосредственный доступ к данным декларации или данным о перевозке МДП, хранящимся в международной системе eTIR. Вместо этого предполагается, что в дополнение к бумажному сопроводительному документу, создаваемому таможеней и передаваемому водителю, держатели смогут получать доступ к этой информации в электронном виде через гарантийную цепочку, имеющую доступ к такого рода данным для всех выдаваемых ею гарантий.

34. ТОО, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, следует ли в рамках версии 4.4 спецификаций eTIR, а именно в рамках следующей версии международной системы eTIR, предусмотреть услугу, позволяющую держателям получать непосредственно из международной системы eTIR данные, относящиеся к их

перевозкам МДП. Если это будет сочтено целесообразным, ТОО, возможно, пожелает поручить секретариату представить на одной из своих следующих сессий подробное описание такой услуги.

III. Рассмотрение в рамках ТОО

35. ТОО, возможно, пожелает рассмотреть изложенные выше вопросы и решить, какие из них заслуживают дальнейшего изучения, с тем чтобы отразить их в версии 4.4 спецификаций eTIR. ТОО, возможно, пожелает также поручить секретариату представить на одной из своих будущих сессий более подробную информацию о предложениях, изложенных выше.

Приложение

Опрос по поводу предписанного маршрута

I. Справочная информация

На второй сессии WP.30/GE.1 (май 2021 года) было отмечено, что на тридцать первой сессии GE.1 (март 2020 года) остался нерешенным один вопрос, а именно вопрос о кардинальности национального маршрута, в отношении которого в начале операции МДП могут быть даны предписания (см. неофициальный документ № 1 WP.30/GE.1 (2021 год), стр. 32). Этот вопрос был поднят на сессии ИСМДП, однако ИСМДП не смог прояснить его. Вследствие этого WP.30/GE.1 решила, что данный вопрос должен быть поднят на совещании WP.30 или адресован координаторам МДП.

II. Вопрос

25 июня 2021 года секретариат направил координаторам МДП следующий вопрос, ответ на который необходимо было представить до 1 июля 2021 года:

Исходя из Вашего опыта, если сотрудник таможен места отправления или въезда (по ходу перевозки) должен прописать тот или иной маршрут или потребовать, чтобы груз был представлен на определенной (определенных) таможне (таможнях) (т. е. при заполнении графы 22 отрывных листков 1 и 2, а также графы 5 первого корешка), может ли сотрудник таможни указать в рамках прописанного национального маршрута более одной таможни?

III. Результаты

В следующей таблице приводятся обобщенные по мере возможности ответы, полученные от координаторов МДП.

Ответы

Предписывая маршрут, мы обычно указываем дорогу, по которой следует ехать (например, автомагистраль), и страны по пути следования к месту назначения.

При необходимости для обозначения маршрутов мы указываем города или автомагистрали.

В рамках предписания национального маршрута указание нескольких таможен не используется.

Частичная погрузка или разгрузка осуществляется на следующей национальной таможне, которая может быть либо таможней места выезда, либо внутренней таможней.

Мы указываем таможню места назначения (или страну места назначения), и, если таможня сочтет это необходимым, указывается маршрут следования груза. Теоретически можно указать более одной таможни (страны) места назначения, однако на практике этого почти никогда не происходит.

В целях повышения прозрачности и безопасности таможням места отправления и промежуточным таможням следовало бы указывать в национальном маршруте все соответствующие таможни (одну или несколько).

Сотрудники таможни указывают в графе 22 таможню места выезда/назначения.

Обычно мы указываем только одну таможню места назначения.

Ответы

В рамках национального маршрута допускается возможность использования помещений авторизованного грузополучателя. В этом случае в систему заносится регистрационный код склада, в системе также назначается соответствующая таможня, на территории деятельности которой он находится, а транспортное средство прибывает непосредственно на склад. При этом следует отметить одну важную особенность. Действие системы «зеленого коридора» распространяется на авторизованных импортеров или экспортеров, а не на грузоотправителей или грузополучателей. Это означает, что ведется строгий контроль в отношении того, что они могут получать и отправлять только те грузы, которые принадлежат им как импортерам или экспортерам. Такой механизм исключает возможность перевозки в одном и том же грузовом транспортном средстве других товаров, которые, например, не были выгружены на данной таможенной территории, а продолжили свой путь в другую страну.

В соответствии с нормативными актами ЕС, процедура МДП в государствах — членах ЕС осуществляется при поддержке ИТ в рамках НКТС (помещение под процедуру транзита, прекращение и завершение процедуры транзита). В НКТС процедура МДП осуществляется таким же образом, как и транзит в рамках процедуры транзита Европейского союза/общей процедуры транзита. Это означает, что таможни места назначения не указываются. Однако не все таможни уполномочены принимать все типы грузов. Например, грузы, в отношении которых действуют правила, касающиеся запретов и ограничений, могут принимать только определенные таможни.

Отображение процедуры МДП в NCTS имеет некоторые особенности.

Одна из особенностей, например, заключается в том, что в процедуре МДП предусмотрена возможность осуществления погрузки и частичной разгрузки (т. е. события происходят по ходу перевозки). В этом случае таможня места назначения прекращает процедуру МДП в отношении прибывшего груза. Заинтересованное лицо должно подготовить новую транзитную декларацию МДП для грузов, подлежащих дальнейшей перевозке на данном транспортном средстве со всеми остальными товарами. Это означает, что мы не можем ввести в систему следующую или последующую таможню, точно так же как мы не можем указать какую-либо транзитную таможню.

Чтобы увязать между собой ИТ-процедуру и бумажную книжку МДП, после выпуска создается печатная версия транзитного сопроводительного документа, которая прочно прикрепляется к листу 2 бумажной книжки МДП, сопровождающей груз во время перевозки.

IV. Предварительные выводы

Полученные в ходе опроса ответы свидетельствуют о том, что, хотя во многих случаях предписание маршрута используется для указания места назначения или места выезда из страны, в таможенных союзах предписания относительно маршрута могут даваться на уровне стран, входящих в этот таможенный союз. Кроме того, в некоторых случаях предписания относительно маршрута даются даже на уровне отдельных городов и дорог.