



---

## Европейская экономическая комиссия

### Административный комитет Конвенции МДП 1975 года

#### Технический орган по осуществлению

#### Третья сессия

Женева, 19–20 декабря 2022 года

Пункт 5 b) ii) предварительной повестки дня

#### Концептуальные, функциональные и технические спецификации eTIR: Версия 4.4

## Новые предложения секретариата

### Записка секретариата

#### I. Введение и мандат

1. В настоящем документе представлены потенциальные поправки для включения в версию 4.4 спецификаций eTIR, определенные в ходе разработки международной системы eTIR и подготовки проверок соответствия.

#### II. Возможные предложения по поправкам

##### A. Продление срока действительности гарантии

2. Если процедура МДП выполняется на основе бумажных носителей и количества оставшихся отрывных листков недостаточно для завершения перевозки МДП, то таможня, заполняющая последний отрывной листок № 2 первой книжки МДП, может заполнить первый отрывной листок № 1 новой книжки МДП в качестве таможни места отправления.

3. Неофициальная специальная группа экспертов по концептуальным и техническим аспектам компьютеризации процедуры МДП (GE.1) на своей тридцать первой сессии (март 2020 года) пришла к следующему выводу, который был одобрен Рабочей группой по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30), на ее сто пятьдесят пятой сессии (октябрь 2020 года):

«36. Группа экспертов отметила, что согласно рис. 1.17 функциональных спецификаций eTIR в декларации может упоминаться несколько гарантий. Это отражено также в определениях сообщений в главе 2.5, например в сообщении E9, где множество по гарантии указано как «0..неограниченн.» Вместе с тем на рис. 1.18 указано, что в рамках операции МДП упоминается одна единственная гарантия.



37. По мнению Группы экспертов, использование нескольких книжек МДП является реальностью в условиях бумажного документооборота, в частности при перевозках МДП, включающих более десяти операций МДП, однако в электронном формате процедура осуществляется путем простого предоставления гарантий, которые позволяют осуществлять большее число операций МДП. В связи с этим Группа экспертов решила, что схемы по классам и соответствующие сообщения следует изменить таким образом, чтобы ограничить множество по гарантии и определить его как “1..1”. Она также поручила секретариату направить WP.30 запрос о подтверждении данного изменения (ECE/TRANS/WP.30/2020/5, пп. 36–37)».

4. Список кодов CL12 — «Тип гарантии (eTIR)» демонстрирует наличие нескольких типов гарантий с разным сроком действительности, которые всегда основаны на максимально допустимом числе операций МДП (а именно 2, 3, 4, 7 и 10 операций).

5. С учетом вышеизложенного в том случае, если держатель пожелает произвести дополнительную погрузку либо страна по маршруту перевозки откажется начинать операцию МДП и держатель продолжит перевозку МДП через территорию другой страны, выданной электронной гарантии может оказаться недостаточно для завершения измененной перевозки МДП.

6. Поэтому, принимая во внимание, что на одну перевозку МДП может быть выдана только одна гарантия, можно было бы добавить новую пару внешних сообщений для продления срока действительности гарантии. В качестве альтернативы можно было бы рассмотреть новый вид гарантии без ограничения числа операций МДП, но с ограничением числа мест погрузки и разгрузки, предусмотренных Конвенцией МДП (в настоящее время максимальное число — восемь).

## **В. Изменение поля «Общий вес брутто»**

7. Подразумевается, что поле «Declaration/TotalGrossMassMeasure» отражает общий совокупный вес партий груза, заявленных держателем. Однако неясно, как поступать с этой величиной в случаях внесения изменений, разгрузки грузов либо инцидента или аварии, во время которых часть груза уничтожается.

8. Поскольку перед частичной разгрузкой, равно как и в случае инцидента или аварии, держатель не представляет предварительных данных об изменениях, то неясно, как будет рассматриваться общий вес брутто, если это поле отражает текущий общий перевозимый вес.

9. Возможным решением могло бы стать включение в сообщение П1 («Прекращение операции МДП») поля, которое следует заполнять в случае частичного завершения операции. В таком случае его значение можно было бы вычесть из значения общего веса брутто. Кроме того, значение общего веса брутто следует менять после инцидента или аварии, в результате которых груз был уничтожен.

10. В качестве альтернативы, если единицы измерения для полей «Declaration/TotalGrossMassMeasure» и «ConsignmentItem/GoodsMeasure/GrossMassMeasure» будут ограничены килограммами (см. документ ECE/TRANS/WP.30/AC.2/TIB/2022/16, п. 10), то после частичной разгрузки общий вес брутто может быть изменен автоматически.

## **С. Процедура взятия образцов**

11. Группа экспертов (WP.30/GE.1) на своей первой сессии обсудила процедуру, изложенную в пояснительной записке 0.21-3 Конвенции МДП и регулиующую уведомление о взятии образцов грузов таможенными органами в ходе контроля. Рассмотрение этого вопроса было отложено до момента рассмотрения версии 4.4 спецификаций eTIR (ECE/TRANS/WP.30/GE.1/2, пп. 55–56).

12. Потенциальным решением этого вопроса мог бы стать предложенный секретариатом WP.30/GE.1 вариант увеличения кардинальности класса «Контроль», содержащегося в сообщениях I9 «Начало операции МДП» и I11 «Прекращение операции МДП», а также введения процедуры «взятия образцов» в качестве дополнительного типа контроля. Технический орган по осуществлению (ТОО), возможно, пожелает обсудить целесообразность включения дополнительных типов контроля.

13. Кроме того, результаты контроля можно расширить и включить в них приложенные документы, например результаты анализа образца или рентгеновский снимок, в том случае, если страны пожелают делиться такой информацией с остальными странами по маршруту.

#### **D. Предотвращение внесения изменений в сведения об уже посещенных таможах**

14. Подразумевается, что при отправке сообщения E11 («Предварительные данные об изменениях») в целях изменения маршрута подлежащий изменению маршрут направляется заново в полном объеме, включая уже посещенные таможи.

15. ТОО, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о том, следует ли ввести контролируемое правило, которое предотвращало бы внесение изменений в сведения об уже посещенных таможах (например перезапись сведений о таможенном месте отправления).

#### **E. Данные о прекращении перевозки тяжеловесных или громоздких грузов**

16. В случае частичной или окончательной разгрузки в сообщении I11 («Прекращение операции МДП») следует указать число выгруженных грузовых мест. В случае выгрузки тяжеловесных или громоздких грузов в неупакованном виде неясно, как заполнять это поле и каким образом таможа может указать число партий (например, для автомобилей) или массу (например, для пшеницы).

17. В свете вышеизложенного ТОО, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о необходимости изменения данных о прекращении операции в версии 4.4 спецификаций eTIR.

#### **F. Упрощение механизма внесения поправок**

18. В ходе разработки международной системы eTIR на основе версии 4.3 спецификаций eTIR эксперты по информационно-коммуникационным технологиям (ИКТ) секретариата МДП выразили обеспокоенность в связи со сложностью механизма внесения поправок с помощью указателей. Хотя нынешний механизм обеспечивает максимальную гибкость, при его использовании системам приходится обрабатывать множество возможных сценариев поправок. С учетом этого эксперты считают, что механизм внесения поправок можно упростить за счет введения правил, которые ограничат разнообразие вариантов используемых указателей. Такое упрощение подразумевает, что сообщения о поправках должны содержать данные в неисправленном виде, но при этом ограничивает число возможных сценариев поправок, которые придется обрабатывать системам.

### **III. Рассмотрение в рамках ТОО**

19. ТОО, возможно, пожелает рассмотреть вышеизложенные вопросы и дать секретариату указание по поводу представления более конкретных предложений на одной из своих следующих сессий.