

Неофициальный перевод осуществлен Региональным офисом по институциональному развитию в Баку, Азербайджан, с целью повышения знаний русскоязычной аудитории. Английские и французские версии, доступные на сайте ВТамО, являются единственными официальными текстами Всемирной таможенной организации.

Всемирная таможенная организация

Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли

Июнь 2012 года

www.wcoomd.org

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ БЕЗОПАСНОСТИ И ОБЛЕГЧЕНИЯ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ

В июне 2005 года на Ежегодной сессии Совета Всемирной таможенной организации в Брюсселе, Генеральные директора Таможенных служб, представляющих Членов ВТамО, единогласно приняли Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли. Этот уникальный международный документ ознаменовал начало более безопасного мирового режима торговли, а также возвестил о начале применения нового подхода к «сквозному» управлению товарами, перевозимыми через границы, при этом признавая важность более тесного партнерства между Таможенными администрациями и коммерческими организациями. С этого времени продолжалась работа по обновлению и улучшению Рамочных стандартов.

Версия Рамочных стандартов 2007 года включила в текст подробные положения об условиях и требованиях к Таможенным администрациям и Уполномоченным экономическим операторам (УЭО), изначально разработанные как отдельный документ. Это дополнение было вызвано тем, что существовало ощущение, что и Таможенные администрации, и их бизнес-партнеры выиграли бы от того, что все положения Рамочных стандартов и положения, касающиеся уполномоченных экономических операторов, были доступны в едином всеобъемлющем документе.

В июне 2010 года ВТамО выпустила Комплекс таможенных мер по безопасности и облегчению мировой торговли, который соединил воедино все документы и руководящие принципы ВТамО, поддерживающие внедрение Рамочных стандартов. Комплекс таможенных мер по безопасности и облегчению мировой торговли включает Рамочные стандарты, Руководство по управлению интегрированной цепочкой поставок, Руководство по реализации принципа УЭО, Компендиум по УЭО, Типовые процедуры подачи апелляций УЭО, Преимущества УЭО: информация, полученная от консультативной группы ВТамО из частного сектора, Руководство по закупке и применению сканирующего оборудования / оборудования для получения изображений (Руководство по НИД), Механизм поддержки элементов данных по безопасности и облегчению мировой торговли, Руководство по восстановлению процедур торговли, и Перечень частных вопросов и ответов для предприятий малого и среднего бизнеса. Теперь в Комплекс таможенных мер по безопасности и облегчению мировой торговли были добавлены Руководство по разработке договоренностей / соглашений о взаимном признании и Шаблон для УЭО.

Продолжая выполнять миссию по содействию внедрению, версия Рамочных стандартов от июня 2012 года включает новую часть 5, касающуюся Комплексного управления границей, новую часть 6, касающуюся непрерывности и возобновления торговой деятельности, переносит текст о Взаимном признании в новую часть 7, переносит Условия, требования и преимущества для УЭО в новое Приложение III, переносит текст Резолюции Совета таможенного сотрудничества о рамочных стандартах безопасности и облегчения мировой торговли в новое Приложение IV и создает новое Приложение I для Определений, в которые теперь включено и определение «груз высокой степени риска».

Содействие институциональному развитию в рамках Колумбусской программы ВТамО продолжает оставаться необходимой частью стратегии внедрения Рамочных стандартов, а Члены ВТамО, которые запросили такое содействие, получают его в настоящий момент таким структурированным и непрерывным образом, который гарантирует устойчивое внедрение положений и духа Рамочных стандартов. Далее внедрение продолжает поддерживаться Таможенными службами и созданными в рамках Секретариата ВТамО рабочими органами, состоящими из представителей частного сектора, которые работают в тесном сотрудничестве для поддержания актуальности Рамочных стандартов в меняющейся торговой среде.

Поскольку Рамочные стандарты получили свое развитие, важность контроля экспорта, включая контроль над товарами двойного назначения, теперь широко принимается международным сообществом. Совершенно очевидно, что это – динамический документ, который помогает найти золотую середину между применением процедур содействия и процедур контроля, при этом обеспечивая безопасность международной цепи поставок товаров. Этот уникальный документ остается точкой отсчета для таможенных администраций и экономических операторов, а ВТамО продолжит играть ключевую роль в реализации видения Организации – «Таможня в 21 веке»; удовлетворяя потребности, как таможенных администраций, так и международных заинтересованных лиц, представляющих торговые организации.

Кунио Микурия
Генеральный Секретарь
Всемирная таможенная организация

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

Всемирная таможенная организация

Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли ВТамО

Июнь 2012 года

Copyright © 2012 Всемирная таможенная организация. Все права защищены. Заявки и запросы в отношении прав на перевод, воспроизведение и постановку следует направлять на copyright@wcoomd.org.

1. Предисловие	2
1.1. Введение	2
1.2. Цели и принципы Рамочных стандартов.....	3
1.3. Четыре основных элемента Рамочных стандартов ВТамО	3
1.4. Две «опоры» Рамочных стандартов	3
1.5. Институциональное развитие.....	4
1.6. Внедрение	4
2. Преимущества.....	5
2.1. Государства/правительства	5
2.2. Таможенные службы	5
2.3. Предпринимательское сообщество	6
3. «Опора» 1: Сотрудничество между таможенными администрациями: Введение.....	7
3.1. Стандарты сотрудничества между таможенными администрациями	7
3.2. Технические спецификации по внедрению стандартов.....	9
3.3. Программа обеспечения целостности пломб при контейнерных перевозках	18
4. «Опора 2» - Партнерство между таможенными службами и предпринимательским сообществом: Введение	21
4.1. Стандарты «второй опоры» (партнерство между таможенными службами и предпринимательским сообществом)	22
4.2. Технические спецификации по внедрению стандартов.....	23
5. Комплексное управление границей	28
5.1. Координация правительственных ведомств	28
5.2. Управление на границах	28
5.3. Единое окно	29
6. Непрерывность и возобновление торговой деятельности	29
7. Взаимное признание.....	29
Приложение I: Определения	
Приложение II: Элементы данных	
Приложение III: Условия, требования и преимущества для УЭО	
Приложение IV: Резолюция Совета таможенного сотрудничества о Рамочных стандартах безопасности и облегчения мировой торговли	

1. Предисловие

1.1. Введение

Международная торговля является важнейшей движущей силой экономического процветания. Мировая торговая система уязвима перед террористическими посягательствами, которые могут нанести серьезный ущерб всей мировой экономике. Являясь государственными организациями, контролирующими международные грузовые потоки и управляющими ими, таможенные администрации находятся в уникальном положении, позволяющем повысить безопасность мировой цепи поставок товаров и способствовать социально-экономическому развитию посредством сбора доходов и облегчения торговли.

Существует потребность в принятии Всемирной таможенной организацией (ВТамО) стратегии повышения безопасности мировой торговли таким образом, чтобы это не препятствовало торговле, а наоборот – способствовало ее развитию. Повышение безопасности международной цепи поставок товаров является лишь одним шагом в общем процессе укрепления таможенных администраций и подготовки их к 21 веку. Соответственно, для того, чтобы развить существующие программы и методы работы и пойти дальше, члены ВТамО разработали режим, который позволит повысить безопасность международной торговли и облегчить ее. Речь идет о Рамочных стандартах безопасности и облегчения мировой торговли (далее «Рамочные стандарты ВТамО» или «Рамочные стандарты»), которые представляют собой набор принципов и стандартов и предлагаются для принятия в качестве минимума того, что должно быть сделано членами ВТамО.

Совершенно очевидно, что ВТамО является наиболее подходящей платформой для такого рода инициативы. Членами ВТамО и, соответственно, участниками ее деятельности, являются таможенные администрации, на которые приходится 99 процентов мировой торговли. Таможенные администрации обладают значительными полномочиями, которыми не обладают никакие другие государственные структуры, а именно правом проверять груз и товары, поступающие в страну, проходящие через нее и вывозимые из страны. Кроме того, таможня имеет право не разрешить ввоз или вывоз, а также полномочие ускорить ввоз. Таможенные администрации запрашивают информацию об импортируемых, а зачастую и об экспортируемых товарах. При наличии соответствующего законодательства они могут требовать, чтобы такая информация предоставлялась заранее в электронном виде. Благодаря своим уникальным полномочиям и опыту, таможенные службы могут и должны сыграть важнейшую роль в повышении безопасности и облегчении мировой торговли. Однако для оптимизации усилий по повышению безопасности международной цепи поставок товаров необходим целостный подход при постоянном совершенствовании мер по облегчению торговли. Поэтому таможенным службам следует стремиться заключать соглашения о сотрудничестве с другими государственными ведомствами.

Досмотр каждой партии грузов представляет собой неприемлемое и ненужное бремя. Фактически, досмотр каждой партии грузов просто парализует мировую торговлю. Поэтому современные таможенные администрации используют автоматизированные системы управления рисками, обусловленными самыми разными факторами. В таких условиях таможенные администрации не должны обременять международное торговое сообщество различными наборами требований, направленных на повышение безопасности и облегчение торговли, а должны признавать иные международные стандарты. Должен существовать единый набор разработанных ВТамО международных таможенных стандартов, которые не дублировали бы другие требования, установленные на межправительственном уровне, и не вступали с ними в противоречие.

Рамочные стандарты ВТамО, кроме того, представляют собой важнейший элемент работы по институциональному развитию и выполнению необходимых законодательных функций. И хотя некоторые аспекты Рамочных стандартов могут быть реализованы без институционального развития, признается, что многим администрациям для внедрения стандартов потребуется помощь. В Рамочных стандартах ВТамО предусматривается соответствующее оказание помощи в процессе институционального развития тем таможенным администрациям, которые примут Рамочные стандарты.

1.2. Цели и принципы Рамочных стандартов

Рамочные стандарты имеют целью:

- Установление стандартов, обеспечивающих повышение безопасности и облегчающих функционирование международной цепи поставок товаров на глобальном уровне с целью достижения большей определенности и предсказуемости.
- Обеспечение комплексного и гармонизированного управления международной цепью поставок товаров для всех видов транспорта.
- Укрепление роли, функций и возможностей таможенных служб в свете вызовов и возможностей 21 века.
- Укрепление сотрудничества между таможенными администрациями с целью расширения их возможностей по обнаружению отправок повышенного риска.
- Укрепление сотрудничества между таможенными структурами и предпринимательским сообществом.
- Содействие непрерывному движению грузов по всей безопасной международной цепи поставок товаров.

1.3. Четыре основных элемента Рамочных стандартов ВТамО

Рамочные стандарты ВТамО состоят из четырех основных элементов. *Во-первых*, они предусматривают гармонизацию требований в отношении предварительного электронного уведомления о грузе при входящих, исходящих и транзитных отправлениях. *Во-вторых*, все страны, присоединяющиеся к Рамочным стандартам, берут на себя обязательство последовательно подходить к вопросам управления рисками с целью решения вопросов безопасности. *В-третьих*, Рамочные стандарты требуют, чтобы по обоснованному запросу принимающей страны, основанному на сопоставимой методике отслеживания рисков, таможенная администрация направляющей страны производила досмотр грузов и / или транспортных средств повышенного риска при экспорте, желательно с использованием неинтрузивной аппаратуры обнаружения, такой как крупноформатные рентгенаппараты и детекторы радиации. *В-четвертых*, в Рамочных стандартах определяются льготы, которые таможенные службы будут предоставлять компаниям, соблюдающим минимальные стандарты безопасности международной цепи поставок товаров и использующим эффективные методы работы.

1.4. Две «опоры» Рамочных стандартов

Рамочные стандарты ВТамО, основанные на четырех описанных выше элементах, стоят на двух «опорах»: системе соглашений между таможенными администрациями и партнерских отношениях между таможенными службами и предпринимательским сообществом. Такая стратегия двух «опор» имеет множество преимуществ. Эти «опоры» предполагают наличие набора стандартов, скомпонованных таким образом, чтобы гарантировать легкое понимание и оперативное применение на международном уровне. Кроме того, Рамочные стандарты построены с учетом существующих во ВТамО мер по обеспечению безопасности и облегчению торговли, а также программ, разработанных администрациями-членами.

1.5. Институциональное развитие

Признается, что эффективное институциональное развитие является важным элементом обеспечения широкомасштабного принятия и применения Рамочных стандартов. При этом признается и то, что некоторые Рамочные стандарты могут быть внедрены уже сейчас. С этой целью следует разработать стратегии оказания отдельным администрациям помощи в институциональном развитии, необходимом для практического внедрения Рамочных стандартов. Для того чтобы процесс институционального развития был успешным, он должен опираться на политическую волю и целостный подход. Поэтому ВТамО, а также консорциум стран и другие партнеры должны помочь странам, готовым применять Рамочные стандарты и проявляющим необходимую политическую волю.

1.6. Внедрение

Для внедрения Рамочных стандартов потребуются не только усилия по институциональному развитию, но и добиться понимания необходимости поэтапного подхода. Было бы безосновательным полагать, что любая администрация будет в состоянии немедленно начать применение Рамочных стандартов. Учитывая, что Рамочные стандарты представляют собой минимальный набор стандартов, они будут внедряться на различных этапах с учетом возможностей каждой администрации и необходимых законотворческих полномочий. Дальнейшая разработка Плана внедрения Рамочных стандартов будет осуществляться в соответствии с указаниями Совета ВТамО.

2. Преимущества

Данные Рамочные стандарты представляют собой консолидированную платформу, которая позволит активизировать мировую торговлю, повысить уровень ее защищенности от террористических посягательств и увеличить вклад таможенных служб и торговых партнеров в процесс повышения социально-экономического благосостояния государств. Они позволят расширить возможности таможенных служб по обнаружению отправок повышенного риска для дальнейшей работы с ними, а также повысить эффективность администрирования товаров, ускоряя, таким образом, процесс таможенного оформления и выпуска грузов.

Принятие Рамочных стандартов обеспечит вышеуказанные преимущества для государств/правительств, таможенных администраций и предпринимательского сообщества.

2.1. Государства/правительства

Одной из основных целей Рамочных стандартов является повышение безопасности и облегчение мировой торговли. Это позволит международной торговле способствовать экономическому росту и развитию. Это поможет защитить торговлю от угроз глобального терроризма; одновременно с этим Рамочные стандарты позволят таможенным администрациям облегчить прохождение законных торговых потоков, а также усовершенствовать и модернизировать работу таможенных служб. Это в свою очередь позволит повысить собираемость доходов, а также обеспечит надлежащее применение национальных законов и нормативных актов. Таким образом, Рамочные стандарты усиливают социально-экономическую защиту и открывают возможности для прямых иностранных инвестиций.

Кроме того, Рамочные стандарты способствуют заключению соглашений о сотрудничестве между таможенными службами и другими государственными ведомствами. Следует признать и другие уже существующие международные стандарты. Это поможет правительствам обеспечить комплексное управление и контроль на границах. Способствуя принятию необходимых мер, Рамочные стандарты также дают правительствам возможность расширить полномочия и ответственность таможенных администраций в этой области.

2.2. Таможенные службы

Одним из основных векторов Рамочных стандартов является создание и развитие системы соглашений между таможенными администрациями с целью содействия непрерывному прохождению грузов по надежным международным цепям поставки товаров. Такая система соглашений даст возможность, в частности, обеспечить обмен своевременной и точной информацией, что позволит таможенным администрациям более эффективно управлять рисками. Это не только расширит возможности таможенных администраций по обнаружению отправок повышенного риска, но и позволит им усилить контроль международной цепи поставок и более оптимально и эффективно распределять таможенные ресурсы. Система соглашений между таможенными службами позволит укрепить сотрудничество между таможенными администрациями и даст им возможность на более раннем этапе осуществлять контроль международной цепи поставок товаров, например в том случае, когда администрация страны-импортера обращается к администрации страны-экспортера с просьбой произвести досмотр груза от ее имени. Кроме того, Рамочные стандарты предусматривают в определенных обстоятельствах взаимное признание контроля. Применение Рамочных стандартов позволит таможенным администрациям получить более широкую и полную картину международной цепи поставок товаров и создаст возможности для устранения дублирования и многочисленных требований в отношении отчетности.

Как указывалось выше, Рамочные стандарты позволят таможенным администрациям справляться с вызовами новой международной торговой среды, заложив фундамент для реформирования и

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

модернизации таможенных служб. Рамочные стандарты построены гибко с тем, чтобы дать таможенным администрациям возможность двигаться с различной скоростью. Это позволит таможенным администрациям применять Рамочные стандарты сообразно собственному уровню развития, условиям и требованиям.

2.3. Предпринимательское сообщество

Помимо прочего, Рамочные стандарты создают условия для повышения безопасности международной торговли, а также облегчают международную торговлю и способствуют ее развитию. Это стимулирует и облегчает перемещение товаров покупателями и продавцами между различными странами. Рамочные стандарты учитывают современные международные модели производства и распределения и основываются на них.

Уполномоченные экономические операторы (УЭО)¹ получают такие льготы, как ускоренное оформление товаров таможенными, например путем снижения доли досматриваемых грузов. Это в свою очередь позволит сэкономить время и сократить издержки. Одним из основополагающих принципов Рамочных стандартов является создание единого набора международных стандартов и достижение, таким образом, единообразия и предсказуемости. Это позволит также сократить многочисленные и сложные требования в отношении отчетности.

Рамочные стандарты обеспечивают условия, при которых УЭО выгодно вкладывать средства в эффективные системы и мероприятия по повышению безопасности, включая целевой отбор и досмотр грузов незначительного риска, а также ускоренное оформление их грузов.

¹ Определение дано в Приложении 1.

3. «Опора» 1: Сотрудничество между таможенными администрациями: Введение

Таможенные администрации должны работать совместно, используя общепризнанные стандарты для обеспечения максимальной безопасности и облегчения функционирования международной цепи поставок товаров по мере прохождения грузовых отправок и транспортных средств по узловым точкам мировой торговой системы. Достичь этой цели позволяет одна из «опор», а именно: сотрудничество между таможенными администрациями. Оно представляет собой эффективный механизм защиты международной цепи поставок товаров от террористических посягательств и других форм транснациональной преступности.

Традиционно таможенные администрации досматривают груз и транспортные средства по прибытии в порты своей страны. Сегодня необходимо уметь досматривать и проверять груз и транспортные средства до их прибытия. Благодаря своим уникальным полномочиям и опыту таможенные администрации способствуют повышению безопасности и облегчению международной торговли.

Основным принципом этого направления работы является использование предварительной электронной информации для выявления грузов и транспортных средств повышенного риска. Используя инструменты автоматизированного целевого отбора, таможенные администрации выявляют отправки повышенного риска на как можно более раннем этапе международной цепи поставок товаров - в порту отгрузки или даже ранее.

Следует предусмотреть автоматизированный обмен информацией. Поэтому системы должны основываться на согласованной системе сообщений и быть функционально совместимыми.

Для того чтобы быть эффективными и обеспечивать, чтобы этот процесс не замедлял движение торговли, таможенные администрации должны использовать современные технологии для досмотра отправок повышенного риска. Эти технические средства включают, помимо прочего, крупноформатные рентгеновские и гамма-аппараты, а также детекторы радиации. Важнейшим элементом этой «опоры» является сохранение целостности груза и контейнера за счет использования современных технологий.

Опираясь, в частности, на пересмотренную Киотскую конвенцию (ПКК), Рекомендации по комплексному управлению международной цепью поставок товаров (КУЦП) и национальные программы², таможенные администрации, присоединившиеся к Рамочным стандартам ВТамО, стандартизируют стандарты по «первой опоре»³.

В том, что касается мер по непрерывности и возобновлению торговой деятельности, для осуществления которых необходимо сотрудничество между таможенными администрациями, таможенные администрации должны работать совместно с международными контрагентами, чтобы разработать механизмы, планы и процессы, направленные на максимизацию непрерывности и возобновление торговой деятельности в случае разрыва международной цепи поставок товаров, включая разработку плана развития и создания эффективного механизма коммуникации⁴.

3.1. Стандарты сотрудничества между таможенными администрациями

Стандарт 1 – Комплексное управление цепью поставок товаров

² Во многих случаях Рамочные стандарты и, в частности, технические спецификации, взяты непосредственно из этих источников.

³ Технические спецификации по «первой опоре» Рамочных стандартов приведены в пункте 3.2 настоящего документа.

⁴ Подробные данные относительно непрерывности и возобновления торговой деятельности представлены в Части 6 настоящего документа.

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

Таможенная администрация должна следовать комплексным процедурам таможенного контроля, изложенным в Таможенных рекомендациях ВТамО по комплексному управлению цепью поставок товаров (Рекомендации КУЦП).

Стандарт 2 – Право досмотра груза

Таможенная администрация должна иметь право досматривать груз, происходящий из страны, покидающий ее, проходящий транзитом (в том числе остающийся на борту транспортного средства) или переваливаемый на территории страны.

Стандарт 3 – Использование современных технологий в досмотровом оборудовании

Оборудование для неинтрузивного досмотра (НИД) и обнаружения радиации должно быть в наличии и применяться там, где оно имеется, для проведения досмотров в соответствии с оценкой рисков. Такое оборудование необходимо для оперативного, не прерывающего поток законной торговли досмотра грузов и / или транспортных средств повышенного риска.

Стандарт 4 – Системы управления рисками

Таможенная администрация должна создать систему управления рисками с целью выявления потенциально опасных грузов и автоматизировать такую систему. Такая система должна включать механизм валидации оценок угроз и решений по определению объектов для проверки, а также внедрения наиболее эффективных методов работы.

Стандарт 5 – Отбор для проверки, профилирование и целевой отбор

Таможенным администрациям нужно использовать изощренные методы, чтобы выявлять и целенаправленно проверять грузы с потенциально высокой степенью риска. Такие методы включают, помимо прочего, получение предварительной электронной информации об отправлениях грузов в страну и из нее до того, как они уходят из страны или прибывают в нее; получение стратегических оперативных данных; использование автоматизированных данных о торговых организациях; анализ отклонений от нормы; а также относительная безопасность цепи поставок торговой организации. Например, сертификация «второй опоры» (сотрудничество между таможенными администрациями и коммерческими организациями) и валидация мер безопасности по пункту происхождения товара снижает риск и, следовательно, и количество баллов, приписываемых по шкале для целевого отбора.

Стандарт 6 – Предварительная электронная информация

Для того чтобы обеспечить адекватную оценку рисков таможенная администрация должна своевременно требовать предварительную электронную информацию.

Стандарт 7 – Целевой отбор и коммуникация

Таможенные администрации должны предусмотреть возможность совместного целевого отбора, проверки и использования стандартных наборов критериев целевого отбора, а также создать совместимые механизмы для коммуникаций и/или обмена информацией; эти элементы будут способствовать созданию в будущем системы взаимного признания контроля.

Стандарт 8 – Показатели эффективности

Таможенным администрациям следует вести статистическую отчетность, содержащую показатели эффективности, включая, помимо прочего, количество досмотренных партий грузов, количество выделенных в отдельную подгруппу отгрузок повышенного риска, количество проведенных досмотров отгрузок повышенного риска, количество досмотров отгрузок повышенного риска с использованием технологий НИД, количество досмотров отгрузок повышенного риска с использованием НИД и физических средств, количество досмотров отгрузок повышенного риска с использованием только физических средств, продолжительность таможенного оформления, а также положительные и отрицательные результаты. Эта отчетность должна обобщаться ВТамО.

Стандарт 9 – Оценка безопасности

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

Таможенная администрация должна сотрудничать с другими компетентными органами в проведении оценки безопасности перемещения товаров по международной цепи поставок товаров и считать своим долгом оперативное устранение выявленных слабых мест.

Стандарт 10 – Морально-этические качества персонала

Таможенные администрации и другие компетентные органы должны создать и реализовывать программы по предотвращению фактов несоблюдения сотрудниками морально-этических норм, а также по выявлению таких фактов и борьбе с ними.

Стандарт 11 – Досмотр в целях безопасности при отправке

В целях обеспечения безопасности таможенные администрации по обоснованному запросу импортирующей страны должны досматривать грузы и / или транспортные средства повышенного риска при отправке.

3.2 Технические спецификации по внедрению стандартов

Стандарт 1 Комплексное управление цепью поставок товаров

Таможенная администрация должна следовать комплексным процедурам таможенного контроля, изложенным в Таможенных рекомендациях Всемирной таможенной организации (ВТамО) по комплексному управлению цепью поставок товаров (Рекомендации КУЦП).

1.1. Сфера применения

Применение комплексных процедур таможенного контроля требует наличия соответствующих юридических полномочий, позволяющих требовать от экспортеров и перевозчиков (см. Приложение) заранее представлять данные в таможню в электронном виде с целью оценки угроз безопасности. Кроме того, комплексные процедуры таможенного контроля предполагают установление между таможенными администрациями трансграничного сотрудничества в деле оценки рисков и таможенного контроля с целью повышения общей безопасности и ускорения процедуры выпуска, для чего требуется соответствующая правовая база.

Оба этих требования подкреплены разработанными ВТамО механизмами: Рекомендации по разработке национального законодательства, регулирующего сбор и передачу таможенной информации; Типовое двустороннее соглашение и Международная конвенция о взаимном административном содействии в таможенных вопросах (Йоханнесбургская конвенция). В рамках этого сотрудничества таможенные администрации должны договориться о взаимном признании результатов контроля/досмотра и программах для уполномоченных экономических операторов.

1.2. Меры общего контроля

1.2.1. Таможенный контроль

В Генеральном приложении к пересмотренной Киотской конвенции (Стандарт 6. 1) предусматривается, что все товары, включая транспортные средства, ввозимые на таможенную территорию и вывозимые с нее, подлежат таможенному контролю. Для целей Стандарта 1 целостность отправки должна быть обеспечена со времени погрузки грузов в контейнер, а в случае перевозки без использования контейнеров на транспортные средства - до тех пор, пока они не будут выпущены из таможенного контроля в пункте назначения.

1.2.2. Оценка риска

В цепочке комплексного таможенного контроля таможенный контроль и оценка рисков в целях обеспечения безопасности представляют собой постоянный совместный процесс, начинающийся в момент подготовки грузов экспортером к экспорту с постоянной проверкой целостности грузов при

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

недопущении ненужного дублирования мер контроля. Для того чтобы сделать возможным такое взаимное признание мер контроля, таможенные службы должны договориться о согласующихся между собой стандартах контроля и управления рисками, обмене разведывательными данными и данным по профилированию рисков, а также обмене таможенными данными с учетом работы, которая была проведена в контексте Глобальной информационно-разведывательной стратегии ВТамО. Такие соглашения должны предусматривать возможность совместного мониторинга или контроля качества с целью отслеживания соблюдения стандартов.

1.2.3. Контроль при отправке

Таможня отправления должна принять все необходимые шаги для того, чтобы сделать возможной идентификацию данной отправки и обнаружение любого несанкционированного вмешательства по цепи поставок товаров. В отношении морских контейнерных отправок любые такие проверки, оценка рисков и действия должны осуществляться на основании принципов управления рисками и должны предприниматься до погрузки контейнера на судно. В Кодексе БСПС (b1630- 37) в общих чертах изложены меры, которые должны предприниматься портовыми службами. Кроме того, таможенные администрации, по территории которых проходит цепь поставок товаров, должны договориться об использовании системы электронных сообщений для обмена таможенными данными, результатами контроля и уведомлениями о прибытии, в частности в отношении отправок повышенного риска. При необходимости таможенные администрации должны изменять свои полномочия, установленные нормативными документами, с тем, чтобы иметь возможность полностью проверять грузы повышенного риска.

1.2.4. Опломбирование

В интересах обеспечения безопасности цепи поставок товаров и цепи комплексного таможенного контроля, в частности для обеспечения полностью безопасного перемещения грузов с момента загрузки в контейнер до выпуска из таможенного контроля в пункте назначения, таможенным органам следует применять программу обеспечения целостности пломб, которая подробно изложена в пересмотренном Руководстве к Главе 6 Генерального приложения к Пересмотренной Киотской конвенции (см. 3.3). Такие программы обеспечения целостности пломб, основанные на использовании в пункте загрузки механических пломб, обеспечивающих высокую степень безопасности, предписанных в стандарте ISO 17712, включают процедуры регистрации установки, замены и проверки целостности пломб в ключевых пунктах, таких как пункты перевалки на другой вид транспорта.

Кроме того, таможням следует содействовать добровольному применению технологий, способствующих обеспечению целостности контейнеров при прохождении по цепи поставок товаров.

1.2.5. Уникальная идентификация отправки (УИП)

Таможенные администрации должны применять Рекомендацию ВТамО в отношении УИП и прилагаемое к ней Руководство.

1.3. Представление данных

1.3.1. Экспортная грузовая декларация

При экспорте экспортер или его агент должен до того, как груз погружен на транспортное средство или в контейнер, используемый при экспорте, представить таможенным службам предварительную электронную грузовую экспортную декларацию. В целях обеспечения безопасности таможенные службы не должны требовать включения в предварительную экспортную грузовую декларацию данных помимо тех, что перечислены в Приложении.

Экспортеры обязаны подтвердить перевозчику в письменном виде, желательно в электронной форме, что они представили в таможенные службы предварительную экспортную грузовую декларацию. В тех случаях, когда экспортная грузовая декларация является неполной или упрощенной, на более позднем этапе в соответствии с положениями национального законодательства может потребоваться

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

представить дополнительную декларацию для иных целей таких, как сбор статистических данных о торговле.

1.3.2. Импортная грузовая декларация

При импорте импортер или его агент должен до прибытия транспортного средства в первый таможенный пункт или (в случае морских контейнерных отправок) до погрузки представить в таможенную предварительную электронную импортную грузовую декларацию. В целях обеспечения безопасности таможенные службы не должны требовать больше информации, чем та, которая приведена в Приложении. В тех случаях, когда импортная грузовая декларация представляет собой неполную или упрощенную декларацию, на более позднем этапе в соответствии с нормами национального законодательства может потребоваться представить дополнительную декларацию для иных целей таких, как расчет пошлины или сбор торговой статистики. Уполномоченная цепь поставок товаров (см. пункт 1.4.2) предоставляет возможность объединить экспортные и импортные информационные потоки в единую экспортно-импортную декларацию, которая совместно используется заинтересованными таможенными администрациями.

1.3.3. Грузовая декларация

При экспорте и/или импорте перевозчик или его агент обязан представить в таможенную предварительную электронную грузовую декларацию. При морских контейнерных отправлениях предварительная электронная грузовая декларация представляется до того, как грузы/контейнеры погружены на судно. При использовании всех других видов транспорта и отгрузок она должна представляться до прибытия транспортного средства в таможенную при экспорте и/или импорте. В целях обеспечения безопасности таможенные службы не должны требовать представления данных помимо тех, что перечислены в Приложении II.

В соответствии с нормами национального законодательства в дополнение к предварительной грузовой декларации может представляться дополнительная грузовая декларация.

1.3.4. План загрузки судов

Таможенные администрации могут потребовать, чтобы оператор судна, или «перевозчик», передал в Таможенную через электронную систему обмена данными предварительные планы загрузки судов при импорте, до прибытия транспортного средства в первый таможенный пункт. Суда, которые не перевозят контейнеры, освобождаются от предоставления планов загрузки судов. Поскольку планы загрузки судов применяются только в отношении морских перевозок, предварительные планы загрузки должны быть получены через электронную систему обмена данными таможенным пунктом на стороне импорта не позднее, чем через 48 часов после отбытия перевозчика из последнего пункта за рубежом. Для рейсов, длящихся менее 48 часов после отбытия перевозчика из последнего пункта за рубежом, план загрузки судов должен быть предоставлен до прибытия судна в первый таможенный пункт.

1.3.5. Сообщения о статусе контейнеров

В отношении морского транспорта таможенные администрации могут запросить у перевозчика предоставить сообщения о статусе контейнеров, чтобы сообщить о конечных перемещениях контейнеров и о сложностях в определении статуса контейнеров. Предоставление сообщений о статусе контейнеров требуется для всех контейнеров, включая пустые, которые должны прибыть на территорию таможенного пункта на стороне импорта, не позднее, чем через 24 часа после того, как сообщение было введено в систему перевозчика. При этом не существует требования о том, чтобы перевозчики создавали или собирали какие-либо сообщения о статусе контейнеров, которые перевозчики (при отсутствии такого требования) не создавали бы (или не собирали бы от своего имени) и не хранили бы их в своей электронной системе отслеживания оборудования. Важно отметить, что перевозчики освобождаются от выполнения требования в отношении сообщений о статусе контейнера для навалочного груза и груза, где крупная партия товара разбита на мелкие.

1.3.6. Уведомления типа «Не грузить» и «Не выгружать»

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

Таможенным службам следует создать систему, при которой уведомления будут направляться лишь в отношении тех партий грузов, которые не могут быть погружены или выгружены. Такие уведомления должны направляться в установленные сроки после представления данных, необходимых для оценки риска.

1.3.7. Сроки

Точные сроки представления товарных и грузовых деклараций в таможенную администрацию при экспорте или импорте должны устанавливаться в национальном законодательстве после тщательного анализа географической ситуации и деловой практики, применяемой в различных видах транспорта, после проведения консультаций с представителями предпринимательского сектора и другими заинтересованными таможенными администрациями. Таможенные службы должны обеспечивать уполномоченным экономическим операторам равный доступ к упрощенным условиям, независимо от вида транспорта. Однако для обеспечения минимального единообразия и без ущерба для конкретной ситуации таможенные службы не должны требовать представления предварительной декларации ранее, чем:

Морские перевозки

- контейнерный груз: за 24 часа до погрузки в порту отправления.
- массовые грузы/грузы без упаковки: за 24 часа до прибытия в первый порт страны назначения.

Воздушный транспорт

- маршрут малой протяженности: в момент взлета самолета.
- маршрут большой протяженности: за 4 часа до прибытия в первый порт страны назначения.

Железнодорожный транспорт

- за 2 часа до прибытия в первый порт страны назначения.

Автомобильный транспорт

- за один час до прибытия в первый порт страны назначения.

1.3.8. Обмен информацией в отношении грузовых партий повышенного риска

С целью поддержки оценки рисков и облегчения выпуска, являясь составными частями комплексной цепи таможенного контроля, таможенные администрации, по территории которых проходит цепь поставок товаров, должны рассмотреть возможность обмена данными между таможенными службами, в частности в отношении грузовых партий повышенного риска. Такая электронная система сообщений может включать обмен уведомлениями об определенных экспортных операциях, включая результаты контроля, а также соответствующими уведомлениями о прибытии.

Национальное законодательство должно содержать положения, разрешающие таможенным органам передавать информацию, собираемую ими для собственных целей, другим таможенным администрациям. Если таких положений нет, их следует разработать и принять. В качестве основы для разработки таких положений можно использовать Рекомендации по разработке национального законодательства о сборе и передаче таможенной информации. Кроме того, в качестве основы для обмена информацией по товарам повышенного риска можно использовать существующие инструменты ВТамО такие, как Йоханнесбургская конвенция и Типовое двустороннее соглашение.

1.3.9. Модель данных ВТамО

Таможенные администрации должны обеспечивать, чтобы их информационные системы были функционально совместимы и основывались на открытых стандартах. С этой целью таможенным службам следует использовать Модель данных ВТамО, которая определяет максимальный набор данных для совершения экспортных и импортных формальностей. Модель данных определяет также формат электронных сообщений для соответствующих грузовых и товарных деклараций. Модель данных ВТамО включает все элементы данных, перечисленные в Приложении, которые могут потребоваться в качестве предварительной информации в целях обеспечения безопасности.

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

1.4. Уполномоченная цепь поставок товаров

1.4.1. Уполномоченные экономические операторы

Уполномоченные экономические операторы, которые отвечают критериям, установленным таможенными службами (см. 4.2), должны иметь право участвовать в упрощенных и ускоренных процедурах выпуска по представлении минимальной информации. Эти критерии включают наличие подтвержденной истории соблюдения таможенных требований, продемонстрированное стремление способствовать повышению безопасности цепи поставок товаров в качестве участника программы партнерства «таможня-бизнес», а также наличие удовлетворительной системы управления собственной коммерческой информацией. Таможенные администрации должны договориться о взаимном признании статуса уполномоченных экономических операторов между различными программами с целью повышения безопасности цепи поставок товаров и гармонизации таможенных процедур.

1.4.2. Уполномоченная цепь поставок товаров

Концепция «уполномоченная цепь поставок товаров» предполагает, что таможенная служба подтверждает соблюдение всеми участниками данной международной торговой сделки установленных стандартов безопасного обращения с грузами и соответствующей информацией. В отношении грузовых партий, проходящих от места происхождения до пункта назначения исключительно внутри такой цепи, должны применяться комплексные упрощенные процедуры пересечения границы, в соответствии с которыми при экспорте и импорте будет требоваться лишь одна упрощенная декларация, содержащая минимум информации.

2. Стандарт 2 Право досмотра груза

Таможенная администрация должна иметь право досматривать груз, происходящий из страны, покидающий ее, проходящий транзитом (в том числе остающийся на борту транспортного средства) или переваливаемый на территории страны.

3. Стандарт 3 Использование современных технологий в досмотровом оборудовании

Оборудование для неинтрузивного досмотра (НИД) и обнаружения радиации должно быть в наличии и применяться там, где оно имеется, для проведения досмотров в соответствии с оценкой рисков. Такое оборудование необходимо для оперативного, не прерывающего поток законной торговли досмотра грузов и / или транспортных средств повышенного риска.

Современная технология

Для оказания помощи своим членам ВТамО ведет Банк данных по передовым технологиям и подготовила детальное Руководство по закупке и эксплуатации оборудования для сканирования контейнеров, которые содержатся в Таможенном сборнике⁵.

Стандарт 4 Системы управления рисками

С целью выявления потенциально опасных грузов и / или транспортных средств таможенная администрация должна создать систему управления рисками и автоматизировать ее. Такая система должна включать механизм валидации оценок угроз и решений по определению объектов для проверки, а также определения наиболее эффективных методов работы.

4.1. Системы автоматизированной выборки

С целью выявления грузов и / или транспортных средств, которые по предварительной информации и данным стратегической разведки представляют собой потенциальную угрозу безопасности и сохранности, таможенным администрациям следует разработать на основе передовой международной практики автоматизированные системы, использующие механизмы управления

⁵ Таможенный сборник включает все материалы руководств для облегчения внедрения Рамочных стандартов ВТамО.

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

рисками. В отношении морских контейнерных грузовых отправок эти системы должны единообразно применяться до загрузки судна.

4.2. Управление рисками

Управление рисками представляет собой «систематическое применение управленческих процедур и методов, которые предоставляют в распоряжение таможенных служб информацию, необходимую для работы с транспортными операциями или товарными партиями, которые представляют определенный риск».

4.3. Глобальная информационно-разведывательная стратегия ВТамО

Эффективный режим управления рисками включает такой важный компонент, как сбор информации, ее обработку и распространение с целью обеспечения таможенного контроля и функционирования таможенных служб. Данная разведывательная функция в сочетании со Стандартными методами оценки рисков (СОР), позволяющими получать индикаторы риска для проведения таможенными службами целевого отбора и проверки грузов и транспортных средств, содержится в Глобальной информационно-разведывательной стратегии ВТамО.

4.4. Справочные материалы

Руководство ВТамО по управлению рисками, Глобальная информационно-разведывательная стратегия ВТамО, Стандартные методы оценки рисков ВТамО (СОР) и Общие индикаторы повышенного риска представляют собой полезные справочные материалы для управления рисками (и их оценки).

5. Стандарт 5 Отбор для проверки, профилирование и целевой отбор

Таможенным администрациям нужно использовать изощренные методы, чтобы выявлять и целенаправленно проверять грузы с потенциально высокой степенью риска. Такие методы включают, помимо прочего, получение предварительной электронной информации об отправлениях грузов в страну и из нее до того, как они уходят из страны или прибывают в нее; получение стратегических оперативных данных; использование автоматизированных данных о торговых организациях; анализ отклонений от нормы; а также относительная безопасность цепи поставок торговой организации. Например, сертификация «второй опоры» (сотрудничество между таможенными администрациями и коммерческими организациями) и валидация мер безопасности по пункту происхождения товара снижает риск и, следовательно, и количество баллов, приписываемых по шкале для целевого отбора.

Стандарт 6 Предварительная электронная информация

Для того чтобы обеспечить адекватную оценку рисков таможенная администрация должна своевременно требовать предварительную электронную информацию.

6.1. Необходимость компьютеризации

Для предварительной передачи таможенным службам информации в электронном формате следует использовать таможенные компьютерные системы, включая электронный обмен информацией при экспорте и импорте.

6.2. Рекомендации в отношении ИКТ, содержащиеся в Киотской конвенции

Стандарты 7.1, 6.9, 3.21 и 3.18 Генерального приложения к ПКК требуют, чтобы таможенные службы применяли в своей работе информационные и коммуникационные технологии (ИКТ), включая использование технологий Интернет-торговли. С этой целью ВТамО подготовила подробное Руководство по использованию в таможенных службах автоматизированных систем. К данному Руководству по ИКТ Киотской конвенции следует обращаться при разработке новых или модернизации существующих таможенных систем ИКТ. Кроме того, таможенным администрациям рекомендуется обращаться к Таможенному сборнику ВТамО по вопросам компьютеризации таможенных служб.

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

6.3. Использование систем экономических операторов

В Рекомендациях по ИКТ предусматривается также возможность использования коммерческих систем экономических операторов для проверки их на предмет выполнения таможенных требований. В частности, применительно к уполномоченной цепи поставок товаров отмечается, что предоставление таможенным службам возможности доступа в режиме on-line к коммерческим системам участвующих сторон, при условии решения всех возможных вопросов конфиденциальности и правовых вопросов, способствовало бы получению более широкого доступа к достоверной информации и открыло бы возможности для значительного упрощения процедур. Еще одним примером являются «системы грузового сообщества» (СГС), когда в портах или аэропортах все участвующие в транспортной цепи стороны создают электронную систему, посредством которой они обмениваются всеми соответствующими данными о грузе и перевозке. Учитывая, что эти системы содержат все элементы, необходимые для таможенных служб, таможенные службы могли бы изучить возможность участия в таких системах и получения из них данных, необходимых для собственных целей.

6.4. Стандарты электронного обмена данными

В Рекомендациях Киотской конвенции по ИКТ таможенным службам рекомендуется предложить несколько решений для электронного обмена информацией. При том, что международный формат ООН EDIFACT, используемый для электронного обмена данными, по-прежнему является одним из предпочтительных вариантов, таможенным службам следует также изучить другие возможности такие, как формат XML. В зависимости от возникающих рисков, ожидаемых объемом операций и типов затронутых коммерческих организаций, вполне приемлемым решением могло бы быть использование электронной почты или телефакса.

6.5. Модель данных ВТамО

Экономическим операторам, которые должны представлять грузовые и товарные декларации таможенным службам на основе наборов данных, содержащихся в Модели данных ВТамО, следует применять требования к электронным сообщениям Модели данных ВТамО.

6.6. Безопасность ИКТ

Использование ИКТ в целом и для электронного обмена информацией по открытым сетям, в частности, требует наличия тщательно разработанной стратегии безопасности ИКТ. Поэтому безопасность ИКТ следует рассматривать как неотъемлемую часть любой таможенной стратегии обеспечения безопасности цепи поставок товаров. Для выработки эффективной и действенной стратегии безопасности информационных технологий таможенным службам необходимо провести оценку рисков. В Рекомендациях Киотской конвенции по ИКТ обрисованы способы, с помощью которых комплексная стратегия безопасности ИКТ может обеспечить наличие, целостность и конфиденциальность информации и ИТ-систем, а также проходящей через них информации, включая, например, недопущение отрицания причастности к отправленному или принятому сообщению. Существует множество способов обеспечения безопасности ИКТ, которые можно найти в Рекомендациях Киотской конвенции по ИКТ.

6.7. Цифровые подписи

Одним из основных элементов безопасности ИКТ в стратегии обеспечения безопасности цепи поставок товаров являются цифровые подписи. Использование цифровых подписей или инфраструктуры сертификации открытых ключей (ИСОК) может играть важную роль в обеспечении безопасности электронного обмена информацией. Цепь комплексного таможенного контроля включает предоставление участникам внешнеэкономической деятельности возможности заблаговременно подавать свои декларации, как в таможенную администрацию страны-экспортера, так и в таможенную администрацию страны-импортера. Было бы весьма полезным, если бы экономические операторы смогли воспользоваться взаимным признанием цифровых сертификатов. Это позволило бы экономическим операторам подписывать все электронные сообщения, направляемые тем таможенным администрациям, которые согласились признать такой сертификат. Такое трансграничное признание цифровых сертификатов может помочь повысить безопасность, одновременно облегчив и упростив обязанности участников внешнеэкономической деятельности. С этой целью таможенным администрациям предлагается применять Рекомендацию ВТамО об

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

электронной передаче и аутентификации таможенной и иной соответствующей нормативной информации.

6.8. Институциональное развитие

Таможенные администрации, обращающиеся с просьбой об оказании помощи в разработке и приобретении необходимых автоматизированных систем, должны проявить политическую волю для внедрения Рамочных стандартов.

6.9 Конфиденциальность и защита данных

Обмен данными, как между таможенными администрациями, так и с частным сектором по требованию таможенных служб, следует начинать лишь после проведения между заинтересованными государственными структурами консультаций по вопросам обеспечения необходимой конфиденциальности и защиты данных. С целью защиты права личности на конфиденциальность, обеспечения конфиденциальности торговой информации и предоставления гражданам доступа к их личным данным для проверки ее точности принимается законодательство о конфиденциальности и защите данных.

В этом плане национальное законодательство должно содержать положения, предусматривающие необходимость обеспечения конфиденциальности и безопасности, а также достаточной защиты любых собираемых и/или передаваемых таможенными службами данных; кроме того, это законодательство должно предоставлять определенные права физическим и юридическим лицам, к которым имеет отношение данная информация.

Аналогичным образом вопросы защиты конфиденциальности данных рассматриваются в существующих инструментах ВТамО таких, как Йоханнесбургская конвенция и Типовое двустороннее соглашение.

Стандарт 7 Целевой отбор и коммуникация

Таможенные администрации должны предусмотреть возможность совместного целевого отбора, проверки и использования стандартных наборов критериев целевого отбора, а также создавать совместимые механизмы для коммуникации и/или обмена информацией; эти элементы будут способствовать созданию в будущем системы взаимного признания контроля.

7.1. Глобальная информационно-разведывательная стратегия ВТамО

В Главе IV Глобальной информационно-разведывательной стратегии ВТамО содержатся положения о стандартных методах оценки рисков (СМОР). СМОР являются важной частью разведывательной работы и позволяют получить индикаторы рисков, необходимые сотрудникам таможни для целевого отбора и проверки грузов и транспортных средств.

7.2. Документ ВТамО «Стандартные методы оценки рисков» (СМОР)

В документе «Стандартные методы оценки рисков» содержится пять групп индикаторов риска для таможенных администраций. По этим пяти группам: «вид транспорта», «защита доходов», «наркотики и прекурсоры», «безопасность» и «прочие запрещения и ограничения» - приводятся стандартные критерии целевого отбора. Эти группы подразделяются далее на несколько разделов, содержащих регулярно обновляемые индикаторы рисков.

7.3. Документ ВТамО «Общий индикатор повышенного риска»

В документе ВТамО «Общий индикатор повышенного риска» содержатся индикаторы, которые образуют стандартные наборы критериев целевого отбора, позволяющие таможенным администрациям обнаруживать нарушения таможенных правил в целом. Документ содержит следующие разделы: «Реквизиты манифеста перевозчика»; «Выявление стран повышенного риска»; «Товарные и транспортные факторы, которые могут свидетельствовать об условиях повышенного риска»; «Известные товары повышенного риска, используемые в целях сокрытия»; «Перечень опасных грузов, которые потенциально могут быть использованы для совершения террористических

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

актов» и «Факторы, которые могут отражать наличие повышенного риска такие, как контейнер, импортер/экспортер и грузоотправитель». Эти наборы индикаторов также регулярно обновляются.

7.4. Руководство ВТамО по индикаторам риска для сотрудников таможенных органов – «Факторы нарушения прав интеллектуальной собственности»

Данное Руководство содержит перечень фактов, свидетельствующих о наличии повышенной опасности пиратства и появлении контрафактной продукции. Эти 17 индикаторов риска образуют стандартный набор критериев целевого отбора, который должен использоваться сотрудниками таможенных органов, непосредственно работающими с грузами, для того, чтобы помочь им определить, какие именно партии грузов представляют собой наибольшую опасность с точки зрения нарушения прав интеллектуальной собственности.

7.5. Юридические соображения

Для повышения эффективности мер по обеспечению безопасности партий грузов и борьбы с трансграничной организованной преступностью таможенными администрациями могут совместно проводиться целевой отбор и проверки. Правила и условия таких совместных действий обычно определяются таможенными администрациями. Инструменты ВТамО такие, как Йоханнесбургская конвенция и Типовое двустороннее соглашение, содержат положения, способствующие организации такого международного или двустороннего сотрудничества.

Стандарт 8 Показатели эффективности

Таможенными администрациям следует вести статистическую отчетность, содержащую показатели эффективности, включая, помимо прочего, количество досмотренных партий грузов, количество выделенных в отдельную подгруппу отгрузок повышенного риска, количество проведенных досмотров отгрузок повышенного риска, количество проведенных досмотров отгрузок повышенного риска, количество досмотров отгрузок повышенного риска с использованием технологий НИД, количество досмотров отгрузок повышенного риска с использованием НИД и физических средств, количество досмотров отгрузок повышенного риска с использованием только физических средств, продолжительность таможенного оформления, а также положительные и отрицательные результаты. Эта отчетность должна обобщаться ВТамО.

Сбор данных

Таможенные администрации собирают данные и используют их для расчета показателей эффективности с целью оценки действенности и результативности применения ими Рамочных стандартов. Для этой цели подходит такой инструмент ВТамО, как «исследование времени выпуска товаров» (Time Release Study) (TRS).

Стандарт 9 Оценка безопасности

Таможенная администрация должна сотрудничать с другими компетентными органами в проведении оценки безопасности перемещения товаров по международной цепи поставок товаров и считать своим долгом оперативное устранение выявленных слабых мест.

Стандарт 10 Морально-этические качества персонала

Таможенные администрации и другие компетентные органы должны создать и реализовывать программы по предотвращению фактов несоблюдения сотрудниками морально-этических норм, а также по выявлению таких фактов и борьбе с ними.

10.1. Пересмотренная Арушская декларация ВТамО

Пересмотренная Арушская декларация ВТамО является важнейшим источником для таможенных администраций при создании антикоррупционных систем.

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

10.2. Подготовка кадров

Вопросы обеспечения безопасности и облегчения функционирования глобальной цепи поставок товаров требуют, чтобы таможенная администрация, а также все другие стороны, участвующие в цепи поставок товаров, имели в своем распоряжении высококвалифицированных и мотивированных сотрудников. Таможенные службы должны обеспечить, чтобы персонал всех уровней регулярно проходил необходимую профессиональную подготовку с целью приобретения и сохранения навыков, необходимых для осуществления эффективного и действенного таможенного контроля и для работы с электронным оборудованием.

Стандарт 11 Досмотр в целях безопасности при отправке

В целях обеспечения безопасности таможенные администрации по обоснованному запросу импортирующей страны должны досматривать грузы и / или транспортные средства повышенного риска при отправке.

11.1. Досмотр по запросу

В случае, когда какая-либо таможенная администрация, проведя оценку рисков, имеет основание полагать, что определенный груз и / или транспортное средство, направляемые в какой-либо из ее портов въезда, может представлять собой повышенный риск, она может обратиться к таможенной администрации страны отправления с просьбой провести досмотр, желательно до погрузки (см. пункт 4.1).

11.2. Юридические соображения

Наряду с другими административными механизмами, таможенные администрации могут использовать такие инструменты ВТамО, как Йоханнесбургская конвенция и Типовое двустороннее соглашение, для того, чтобы обращаться к другим администрациям с просьбой о проведении таких мероприятий.

3.3 Программа обеспечения целостности пломб при контейнерных перевозках

Важность четкого формулирования отношений в сфере безопасности

Максимальная ясность и консенсус в отношениях между сторонами при безопасном перемещении контейнерных грузов в сочетании с постоянным применением и укреплением этих отношений, дадут много выгод всем сторонам. Эти выгоды включают

- усиление защищенности от действий террористов, стремящихся использовать глобальную торговлю товарами в своих интересах
- уменьшение опасности возникновения экономических трудностей в связи с перебоями или прекращением торговли в результате террористических актов
- усиление защищенности от кражи и несанкционированного перемещения грузов с соответствующим сокращением прямых потерь и косвенных издержек таких, как расходы на страхование
- повышение безопасности за счет недопущения незаконных перевозок материалов (таких, как наркотики и оружие) или лиц
- повышение безопасности за счет недопущения перемещения товаров «черного» и «серого» рынка
- снижение риска уклонения от уплаты пошлин и налогов
- укрепление доверия к международным торговым системам со стороны работающих и потенциальных грузоотправителей
- выгоды от облегчения торговли такие, как сокращение числа досмотров (сокращение времени, проводимого на границах) и доступ к упрощенным процедурам.

Обязанности участников «цепочки сохранности»

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

А. «Горизонтальные» обязанности

Речь идет об обязанностях и принципах, которые применяются в течение всего периода контейнерной перевозки грузов. Акцент делается на отношения между сторонами при переходе контейнера под ответственность или в собственность другого лица. Акцент на эти отношения не уменьшает и не должен отводить на второй план основополагающую обязанность грузоотправителя обеспечить надежную и безопасную загрузку и опломбирование контейнера. Каждая сторона, которая имеет в своем распоряжении контейнер, обязана обеспечить безопасность поручаемого ей груза в период нахождения контейнера в транспортном узле, а также во время перемещения от одного транспортного узла к другому. Каждая сторона, располагающая данными, которые следует представить властям для таможенных целей или проверки безопасности, имеет определенные обязанности. Эти обязанности включают:

- обеспечение физической защиты товаров от порчи, хищения и повреждения;
- своевременное предоставление государственным органам точной и своевременной информации, необходимой для проверки с целью обеспечения безопасности;
- защита относящейся к грузам информации от повреждения и несанкционированного доступа. Эта обязанность возникает до передачи товаров под ответственность, во время нахождения под ответственностью и после этого.

Неотъемлемой составной частью «цепочки сохранности» являются охранные пломбы. Ниже рассматриваются вопросы выбора охранной пломбы и порядка опломбирования. Охранные пломбы должны осматриваться принимающей стороной при каждой передаче загруженного контейнера под ответственность следующего лица. Осмотр пломбы представляет собой визуальную проверку признаков повреждения, сравнение идентификационного номера пломбы с грузовой документацией и занесение результатов осмотра в соответствующие документы. В случае отсутствия пломбы, наличия признаков повреждения или несоответствия идентификационного номера грузовой документации следует принять ряд мер:

Принимающая сторона должна обратить на несоответствие внимание стороны, передающей контейнер, и грузоотправителя. Принимающая сторона должна отметить нарушение в грузовой документации. Принимающая сторона должна уведомить таможенные или правоохранительные органы в соответствии с национальным законодательством. В случае отсутствия требований о таком уведомлении принимающая сторона отказывается принять контейнер вплоть до установления связи со стороной, передающей контейнер, и вплоть до устранения таких нарушений. После того, как эти нарушения устранены, принимающая сторона устанавливает на контейнер охранную пломбу и вносит соответствующую информацию, включая номер новой пломбы, во все необходимые грузовые документы.

Охранные пломбы на контейнере могут заменяться на законных основаниях. Например, при проведении досмотра таможенной администрацией при экспорте с целью проверки выполнения экспортных правил; перевозчиком – с целью обеспечения безопасной укладки и крепления груза при загрузке контейнера; таможенной администрацией при импорте – с целью подтверждения грузовой декларации, а также сотрудниками правоохранительных органов в связи с иными нормативными или уголовными основаниями.

В случае если сотрудники государственных или частных структур снимают охранную пломбу с целью досмотра груза, они должны установить другую пломбу, которая отвечает изложенным ниже требованиям, и занести всю информацию о своих действиях, включая номер новой пломбы, в грузовую документацию.

В. Загрузочная площадка

Грузоотправитель / консигнант отвечает за безопасную загрузку контейнера, а также за точное и полное описание груза. Грузоотправитель, кроме того, отвечает за установку грузовых охранных пломб сразу же по завершении загрузки контейнера, а также за подготовку документации для данной партии груза с указанием номера пломбы.

Грузовая охранная пломба должна соответствовать определению механических пломб повышенной безопасности, содержащемуся в ISO 17712. Пломба должна устанавливаться на контейнере таким образом, чтобы не допустить скрытого повреждения пломбы в месте ее обычного расположения на

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

ручке двери контейнера. В качестве возможных вариантов предлагаются иные места установки пломб, которые не допускают поворачивания запорного устройства внешней двери, или использование аналогичных мер, делающих повреждение очевидными, такие, как опломбирование кабелей, проходящих через задвижку двери.

Сухопутный перевозчик забирает груз. Перевозчик получает документацию, осматривает пломбу, делает в документации отметку о состоянии пломбы и отправляется с грузом.

С. Промежуточный терминал

Если контейнер перемещается через промежуточный терминал, то сухопутный перевозчик передает контейнер на ответственное хранение оператору терминала. Оператор терминала получает документацию, осматривает пломбу и фиксирует ее состояние в документации. Обычно оператор терминала направляет электронное уведомление о получении (сообщение о состоянии) другим частным сторонам, участвующим в этой операции. Оператор терминала готовит контейнер к следующему этапу перевозки автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом. Аналогичная проверка и обработка документации происходит при получении или отправлении контейнера с промежуточного терминала. Государственные органы очень в редких случаях участвуют в смене видов транспорта на промежуточных терминалах или получают информацию об этом.

Д. Погрузочный океанский терминал

По прибытии на погрузочный океанский терминал сухопутный перевозчик передает контейнер на ответственное хранение оператору терминала. Оператор терминала получает документацию и обычно направляет электронное уведомление о получении (сообщение о состоянии) другим частным сторонам, участвующим в данной операции. Оператор терминала готовит контейнер к погрузке на океанское судно.

Перевозчик или океанский терминал как агент перевозчика оценивает состояние пломбы и делает об этом соответствующие отметки в документации; это может быть сделано при въезде или после въезда на территорию терминала, но до того, как контейнер погружен на судно. Государственные органы страны-экспортера рассматривают экспортную документацию и проводят необходимый экспортный контроль, а также предоставляют сертификаты безопасности. Таможенные администрации, которые требуют предварительного направления информации, получают такую информацию, рассматривают ее и либо допускают контейнер к погрузке (явно или по умолчанию), или отдают распоряжение «не грузить» в отношении контейнеров, которые не могут быть погружены без проведения более тщательной проверки, возможно с досмотром.

Для тех стран, которые применяют экспортные декларации и требования в отношении проверки, перевозчик должен потребовать от грузоотправителя документацию, которая составляется грузоотправителем с учетом соответствующих требований до отгрузки партии на экспорт. (Однако именно грузоотправитель / консигнант отвечает за соответствие всей документации установленным требованиям, а также выполнение других требований предъявляемых при экспорте). В соответствующих случаях океанский перевозчик должен представить информацию по своему манифесту таможенным службам страны-импортера, которая требует такую информацию. Партии грузов, по которым отдано распоряжение «не грузить», не должны грузиться на борт судна без дополнительной проверки.

Е. Перегрузочный терминал

Оператор перегрузочного терминала оценивает состояние охранной пломбы в период с момента выгрузки до момента перегрузки контейнера. Данное требование может быть отклонено перегрузочными терминалами, которые имеют системы безопасности, соответствующие Международному кодексу безопасности судов и портовых сооружений (Кодекс БСПС, подготовленный Международной морской организацией).

Ф. Разгрузочный океанский терминал

Обычно для упрощения таможенного оформления партии груза при выгрузке на океанском терминале грузополучатель / консигнатор нанимает таможенного брокера. Как правило, для этого требуется, чтобы владелец груза предоставил брокеру информацию до прибытия груза.

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

Океанский перевозчик направляет предварительную электронную информацию о грузовом манифесте оператору терминала и таможенной администрации страны ввоза. Сразу же после выгрузки или позднее таможенные службы могут отобрать контейнеры для досмотра разного уровня. Помимо самого груза таможенные службы могут также оценить состояние пломб и соответствующей документации. Если контейнер должен перевозиться под таможенным контролем в другое место для таможенного оформления, то таможенные службы разгрузочного терминала должны установить на контейнер таможенную пломбу и сделать об этом соответствующую отметку в документации.

Грузополучатель / консигнатор или таможенный брокер оплачивает все причитающиеся таможенные пошлины и налоги и организует выпуск партии груза таможей. Приняв контейнер к перевозке на океанском терминале, сухопутный перевозчик осматривает его и делает отметки о состоянии пломбы, а также получает документацию от оператора терминала.

Г. Промежуточный терминал

Процессы на промежуточном терминале в стране ввоза аналогичны процессам на промежуточных терминалах в странах экспорта.

Н. Разгрузочная площадка

По получении контейнера грузополучатель или лицо, разукрупняющее прибывший в контейнере груз на отдельные партии, проверяет пломбу и отмечает в документации все замеченные нарушения. Грузополучатель выгружает контейнер и проверяет количество и состояние груза по документации. В случае нехватки, повреждения или излишков составляются соответствующие акты для последующего предъявления претензий или для страховой компании, а грузовая партия и грузосопроводительные документы подвергаются аудиту и изучению. В случае обнаружения нарушений, связанных с наркотиками, контрабандой, сокрытием груза, а также подозрительными материалами, следует проинформировать таможенную грузополучателя или иные правоохранительные органы.

4. «Опора 2» - Партнерство между таможенными службами и предпринимательским сообществом: Введение

Все таможенные администрации должны устанавливать партнерские отношения с частным сектором с тем, чтобы вовлечь его в работу по обеспечению безопасного и надежного функционирования международной цепи поставок товаров. Основной акцент в рамках данной «опоры» делается на создание международной системы определения тех частных компаний, которые обеспечивают высокую степень гарантий безопасности в том, что касается их роли в цепи поставок товаров. Эти бизнес-партнеры должны получать ощутимые выгоды от такого партнерства в форме ускорения оформления и других мер.

Следующая фраза, взятая из «Рекомендаций высокого уровня в отношении соглашений о сотрудничестве между членами ВТамО и частным сектором с целью повышения безопасности цепи поставок товаров и облегчения потока международной торговли» свидетельствует о том, насколько важны отношения между таможей и бизнесом для повышения безопасности международной торговли.

«Риски, с которыми сталкиваются таможенные службы, уменьшается в той мере, в какой таможенные службы могут полагаться на меры, принимаемые их партнерами в торговом сообществе с целью оценки и минимизации угроз для собственной цепи поставок товаров. Поэтому компании, которые проявляют подлинную готовность повысить безопасность цепи поставок товаров, оказываются в выигрыше. Минимизация рисков таким образом позволяет таможенным службам выполнять свои функции по обеспечению безопасности и по облегчению законной торговли».

Такие программы позволяют перенести решение вопросов оценки безопасности цепи поставок товаров на более раннюю точку в цепи поставок товаров путем вовлечения частного сектора и выдвижения требований в отношении повышения безопасности в пункте происхождения, например в

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

пункте загрузки контейнеров, на погрузочных площадках зарубежного изготовителя, а также по мере передвижения контейнера между узлами цепи поставок товаров.

В Рамочных стандартах устанавливаются критерии, в соответствии с которыми компании, участвующие в цепи поставок товаров, могут получить специальный статус партнера по поддержанию безопасности. Эти критерии охватывают такие аспекты, как оценка угроз, наличие плана обеспечения безопасности с учетом оценки угроз, наличие плана коммуникационных мероприятий, принятие процедурных мер по недопущению попадания в международную цепь поставок грузов с нарушениями или без соответствующих документов, физическая безопасность зданий и сооружений, используемых в качестве погрузочных или складских площадок, безопасность грузов, средств транспорта, проверка персонала и защита информационных систем.

Приоритеты при валидации или допуске участников могут быть определены с учетом ряда факторов таких, как объем импорта, нарушения с точки зрения безопасности, стратегические угрозы, исходящие от некоторых географических регионов, и другой информации, имеющей отношение к рискам. Выбор факторов, которые будут иметь решающее значение, будет неизбежно зависеть от конкретных обстоятельств.

Исключительно важным также является наличие генерального соглашения о минимальных льготах, которые компании-партнеры могут получить благодаря статусу уполномоченного оператора. Такие льготы могут включать ускоренное прохождение грузов незначительного риска через таможню, повышение уровня безопасности, оптимизацию издержек цепи поставок товаров за счет эффективного решения вопросов безопасности, повышение репутации организации, расширение деловых возможностей, более полное понимание таможенных требований и более тесный контакт между УЭО и таможенной администрацией.

Многим компаниям, которые работают в привязке к узлам международной цепи поставок товаров, уже приходится выполнять действующие международные требования безопасности и/или осуществлять собственные программы по повышению безопасности с тем, чтобы снять озабоченность таможенных администраций. Системы, создаваемые по «второй опоре» («таможня-бизнес») Рамочных стандартов, должны основываться на аккредитации по критериям качества таможенных операций, в которых для облегчения процедур, обычно осуществляемых при пересечении границы, используются информационные технологии, и которые предусматривают конкретные льготы тем импортерам, экспортерам, брокерам, экспедиторам, перевозчикам и другим компаниям, которые отвечают этим требованиям.

Опираясь, в частности, на многочисленные инновационные программы пр.УЭО на государственном уровне, таможенные администрации и участники внешнеэкономической деятельности, присоединившиеся к Рамочным стандартам ВТамО, стандартизируют стандарты по «второй опоре»⁶.

В том, что касается мер по непрерывности и возобновлению торговой деятельности, правительственным ведомствам следует работать в сотрудничестве с частным сектором, включая Уполномоченных экономических операторов, для того, чтобы разработать механизмы, планы и процессы, направленные на максимизацию непрерывности и возобновлению торговой деятельности в случае разрыва международной цепи поставок товаров⁷.

4.1 Стандарты «второй опоры» (партнерство между таможенными службами и предпринимательским сообществом)

Стандарт 1 – Партнерство

⁶ Технические спецификации для «первой опоры» Рамочных стандартов приведены в пункте 4.2 настоящего документа.

⁷ Подробные данные по непрерывности и возобновлению торговой деятельности представлены в Части 6 настоящего документа.

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

Уполномоченные экономические операторы, участвующие в международной цепи поставок товаров, будут проводить самооценку с учетом заранее установленных стандартов безопасности и передовой практики с тем, чтобы их собственные программы и процедуры обеспечивали адекватные гарантии для той части цепи поставок товаров, за которую они отвечают, вплоть до того, как они будут выпущены из-под таможенного контроля в пункте назначения.

Стандарт 2 – Безопасность

Уполномоченные экономические операторы будут использовать в своей деятельности наиболее эффективные методы обеспечения безопасности.

Стандарт 3 – Предоставление полномочий

Таможенные администрации совместно с представителями торгового сообщества разработают порядок валидации или процедуры аккредитации по критериям качества, которые обеспечивают компаниям, имеющим статус уполномоченного экономического оператора, соответствующие стимулы.

Стандарт 4 – Технология

Все стороны сохраняют целостность грузов и контейнеров посредством содействия использованию современных технологий.

Стандарт 5 – Коммуникация

Таможенная администрация будет регулярно обновлять программу партнерства «таможня-бизнес» с тем, чтобы способствовать внедрению минимальных стандартов безопасности и наиболее эффективных методов обеспечения безопасности цепи поставок товаров.

Стандарт 6 – Облегчение

Таможенные администрации будут работать совместно с уполномоченными экономическими операторами для обеспечения максимальной безопасности и облегчения функционирования международной цепи поставок товаров, начинающейся на ее таможенной территории или проходящей через нее.

4.2. Технические спецификации по внедрению стандартов

Члены Всемирной таможенной организации (ВТамО) и частные торговые компании признают важность обеспечения безопасности цепи поставок товаров при одновременном облегчении потока грузов через границы. Они также признают, что, предпринимая шаги по улучшению ситуации на одной из сторон этого уравнения, они одновременно извлекают для себя соответствующие выгоды и во второй его части. В этом плане внимание обращается на «Рамочные стандарты ВТамО для отраслевых соглашений о сотрудничестве, направленных на повышение безопасности цепи поставок товаров и облегчение торговли», которые могли бы послужить «эскизом» для создания такой системы на начальном этапе применения Рамочных стандартов безопасности и облегчения мировой торговли ВТамО. В основе успешных партнерских отношений между таможенными службами и бизнесом лежат несколько важнейших факторов, а также взаимное уважение роли и обязанностей друг друга в этой сфере. Ни в коей мере не являясь исчерпывающими, следующие основные темы должны задать направление совместным усилиям таможенных служб и бизнеса: «партнерство», «безопасность», «предоставление полномочий», «технология», «коммуникации» и «облегчение».

Стандарт 1 Партнерство

Уполномоченные экономические операторы, участвующие в международной цепи поставок товаров, будут проводить самооценку с учетом заранее установленных стандартов безопасности и передовой практики с тем, чтобы их собственные программы и процедуры обеспечивали адекватные гарантии для той части цепи поставок товаров, за которую они

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

отвечают, вплоть до того, как они будут выпущены из-под таможенного контроля в пункте назначения.

Программа партнерства «таможня-бизнес» должна обеспечить гибкость и индивидуализацию планов обеспечения безопасности, построенных с учетом бизнес-модели данного УЭО.

Таможенная администрация и УЭО должны совместно определить и документально зафиксировать соответствующие партнерские меры по повышению безопасности, которые будут реализовываться, и проводиться УЭО.

Совместно подготовленный документ о партнерстве между таможней и компанией должен содержать конкретно сформулированные и проверяемые процессы с тем, чтобы, насколько это возможно и в соответствии с бизнес-моделью УЭО, обеспечить, чтобы бизнес-партнеры УЭО, включая производителей, поставщиков и продавцов, заявили о своем намерении соблюдать стандарты безопасности, изложенные в Рамочных стандартах безопасности и облегчения мировой торговли.

Следует периодически рассматривать методы работы данного УЭО и реализуемые им меры по повышению безопасности (на основе рисков), причем эти обзоры должны соответствовать процедурам, предусмотренным в соответствующем соглашении об обеспечении безопасности предпринимательской деятельности.

Стандарт 2 Безопасность

Уполномоченные экономические операторы будут использовать в своей деятельности наиболее эффективные методы обеспечения безопасности.

Уполномоченный экономический оператор (УЭО) осуществляет меры по обеспечению безопасности зданий, организует наблюдение и контроль по внешнему и внутреннему периметрам, устанавливает соответствующий пропускной режим с тем, чтобы не допустить несанкционированного доступа к сооружениям, транспортным средствам, погрузочным докам и зонам размещения груза. Режим допуска к объектам в безопасной цепи поставок товаров должен включать управленческий контроль выдачи и надлежащей проверки идентификационных нагрудных карточек («сотрудник», «посетитель», «продавец» и т. д.), а также других устройств доступа, включая ключи, карточки доступа и другие устройства, которые обеспечивают беспрепятственный доступ к имуществу и активам компании.

Контроль доступа к объектам в безопасной цепи поставок товаров должен включать оперативное и тщательное изъятие выданных компанией своим сотрудникам идентификационных документов и средств доступа к помещениям и информационным системам, при увольнении таких сотрудников.

Важные для торговли данные должны защищаться с помощью необходимых автоматических систем резервного копирования таких, как закрытые паролем индивидуальные учетные записи, которые требуют периодического подтверждения, соответствующей подготовки сотрудников в области безопасности информационных систем, а также защиты от несанкционированного доступа к информации или ее недобросовестного использования.

Программы кадровой безопасности должны включать проверку сотрудников и вероятных сотрудников в той мере, в какой это необходимо и предусмотрено национальным законодательством. Эти программы должны включать периодические проверки биографических данных сотрудников, работающих на важных, с точки зрения обеспечения безопасности, должностях, фиксацию необычных изменений внешних проявлений социально-экономического положения сотрудника.

В соответствии с бизнес-моделью данного УЭО должны быть в наличии программы и меры безопасности, призванные повысить защищенность методов работы деловых партнеров, связанных с транспортировкой, погрузкой, разгрузкой и хранением груза в безопасной цепи поставок товаров.

Следует применять процедуры, которые должны обеспечить, чтобы вся информация, используемая для обработки грузов, - как электронная, так и рукописная, - была разборчивой, своевременной, точной и защищенной от изменений, утрат или введения ошибочных данных. УЭО и таможенные службы должны обеспечить конфиденциальность коммерческой информации и информации важной для обеспечения безопасности. Предоставленная информация должна использоваться исключительно в тех целях, для которых она предоставлена.

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

При отправлении или получении груза УЭО должен сверить его с соответствующей грузовой документацией. УЭО должен обеспечить, чтобы информация о грузе, полученная от деловых партнеров, передавалась точно и своевременно. Лица, отправляющие или получающие груз, должны быть назначены до получения или выпуска груза.

УЭО должен организовать специальную подготовку персонала с тем, чтобы помочь сотрудникам обеспечивать целостность груза, распознавать вероятные внутренние угрозы безопасности и защищать средства доступа. УЭО должен проинформировать своих сотрудников о существующих в компании процедурах выявления подозрительных происшествий и информирования о них.

Стандарт 3 Предоставление полномочий

Таможенные администрации совместно с представителями торгового сообщества разработают порядок валидации или процедуры аккредитации по критериям качества, которые обеспечивают компаниям, имеющим статус уполномоченного экономического оператора, соответствующие стимулы. Эти процедуры разрабатываются для того, чтобы компании видели свои выгоды при вложении средств в эффективные системы и мероприятия по повышению безопасности, включая сокращение случаев целевого отбора и досмотра грузов, а также ускоренное оформление их грузов.

Таможенная администрация должна сотрудничать (в различных формах) с бизнес-партнерами с целью определения совместных выгод, которые могут быть получены за счет совместного участия в безопасной цепи поставок товаров.

Таможенная администрация должна быть восприимчива к сомнениям УЭО и его уполномоченных представителей и по согласованию с ними устанавливать формализованный способ общения, который обеспечивал бы надлежащее получение, рассмотрение и решение всех вопросов.

Таможенная администрация должна в документальной форме изложить те ощутимые льготы, которые она намерена предоставить (в рамках своих полномочий) бизнес-партнерам, в полной мере участвующим в обеспечении безопасной цепи поставок товаров. Эти льготы должны измеряться и сообщаться, а также приводиться в соответствие с обязательствами по мере того, как таможенные службы будут реализовывать национальные программы.

Таможенным администрациям следует договориться о взаимном признании статуса УЭО в рамках действующих между ними программ, чтобы расширить льготы, предлагаемые соответствующих УЭО их стороной.

Таможенным администрациям следует, где необходимо, принять или изменить положения, а также ввести процедуры, призванные ускорить оформление с целью потребления или экспорта партий груза, отнесенных, по соображениям безопасности, к категории грузов малого риска.

Таможенная администрация сможет извлечь для себя выгоды за счет повышения безопасности товаров при прохождении международной цепи поставок товаров в том случае, если более эффективная разведка, укрепление потенциала по оценке рисков и более точный целевой отбор партий повышенного риска, позволят оптимизировать использование ресурсов.

Применение самооценки и проверки будет выгодным как для таможенной администрации, так и для УЭО.

Стандарт 4 Технология

Все стороны сохраняют целостность грузов и контейнеров посредством содействия использованию современных технологий.

УЭО должен, как минимум, соответствовать действующим требованиям, изложенным в различных международных соглашениях, включая, помимо прочего, Таможенную конвенцию, касающуюся контейнеров, 1972 года и Таможенную конвенцию о международной дорожной перевозке грузов с применением книжек МДП (Конвенция МДП, 1975 год).

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

Таможенные администрации должны стимулировать и облегчать с помощью соответствующих постоянно наращиваемых стимулов добровольное применение уполномоченными экономическими операторами самых современных технологий, помимо механических пломб, с целью определения и мониторинга целостности контейнера и груза, а также информирования о несанкционированном доступе к контейнеру и грузу.

УЭО должны располагать документально зафиксированными процедурами, определяющими их внутреннюю политику в отношении опломбирования и обработки грузов и контейнеров с использованием пломб высокой безопасности и/или других устройств, призванных не допустить возможность вскрытия груза.

Таможенная администрация должна иметь документ с изложением процедур проверки пломб, а также рабочих процедур, применяемых в случае обнаружения нарушений.

Таможенная администрация и УЭО должны поддерживать открытый диалог в областях, представляющих взаимный интерес с тем, чтобы совместно пользоваться передовыми достижениями в области промышленных стандартов и современных технологий обеспечения целостности контейнеров, а также быть готовы действовать совместно в случае обнаружения фактов нарушения целостности пломб.

Стандарт 5 Коммуникация

Таможенная администрация будет регулярно обновлять программу партнерства «таможня-бизнес» с тем, чтобы способствовать внедрению минимальных стандартов безопасности и наиболее эффективных методов обеспечения безопасности цепи поставок товаров.

По согласованию с УЭО или его представителями таможенные службы должны установить процедуры, применяемые в случае запроса или подозрений о нарушении таможенных правил, включая предоставление УЭО или его агентам телефонных номеров, по которым в чрезвычайной ситуации можно обратиться к соответствующим сотрудникам таможенных служб.

Таможенные службы должны регулярно проводить как на национальном, так и на местном уровне консультации со всеми участниками международной цепи поставок товаров для обсуждения вопросов, представляющих взаимный интерес, включая таможенные правила, процедуры и требования, предъявляемые к безопасности помещений и партий грузов.

УЭО должен с пониманием относиться к описанным выше усилиям, предпринимаемым таможенными службами с целью координации со своими партнерами, и содействовать диалогу, который позволяет лучше понять суть вопросов и обеспечить, чтобы программа оставалась актуальной и опиралась на минимальные стандарты безопасности, выгодные обоим партнерам.

Стандарт 6 Облегчение

Таможенные администрации будут работать совместно с уполномоченными экономическими операторами для обеспечения максимальной безопасности и облегчения функционирования международной цепи поставок товаров, начинающейся на ее таможенной территории или проходящей через нее.

Таможенная администрация должна стремиться к принятию или изменению положений и внедрению процедур, способствующих группировке и оптимизации информации, представляемой по требованию таможенных служб в связи с таможенным оформлением, как для облегчения торговли, так и для выявления грузов повышенного риска с целью принятия адекватных мер⁸.

⁸ В пересмотренной Киотской конвенции содержится глобальная модель, с помощью которой это можно реализовать.

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

Таможенная администрация должна создать механизмы, позволяющие бизнес-партнерам высказывать свои замечания в отношении предлагаемых поправок и изменений, которые существенно влияют на их роль в обеспечении безопасности цепи поставок товаров.

5. Комплексное управление границей

Комплексное управление границей укрепляет возможность целого ряда ведомств, расположенных на границе, обезопасить глобальную торговлю и содействовать ей. Правительствам следует разработать договоренности о сотрудничестве между их ведомствами (такими как Таможня, министерства транспорта, государственная полиция, иммиграционная служба, пограничная служба и иные организации, в зависимости от конкретного Члена ВТамО), которые задействованы в международной торговле и обеспечении безопасности. Кроме того, правительствам следует работать совместно с пограничными ведомствами зарубежных правительств, чтобы в максимальной степени добиться гармонизации функций пограничного контроля. Внедрение таких договоренностей о сотрудничестве могло бы решить такие пограничные вопросы, как международное сотрудничество и сотрудничество на национальном уровне, а также вопросы координации и принятия международных стандартов.

В том, что касается мер по непрерывности и возобновлению торговой деятельности, а также для продолжения торговых операций в случае происшествия, разрушающего цепь поставок товаров, для таможенных администраций важно работать вместе с другими правительственными ведомствами и частным сектором, чтобы определить их соответствующие роли и виды ответственности. Следует заранее разработать механизмы и планы на основании вышеуказанных видов ответственности, которые должны, при необходимости, обновляться.

Комплексное управление границей также выступает как «структурный элемент» в документе ВТамО *«Таможня в 21 веке: Укрепление роста и развития путем упрощения процедур торговли и обеспечение безопасности границ»*, одобренном Советом в июне 2008 года.

5.1 Координация правительственных ведомств

Правительствам следует разработать договоренности и протоколы о сотрудничестве между ведомствами, которые задействованы в международной торговле и обеспечении безопасности.

Такие правительственные ведомства должны включать, помимо прочего, те ведомства, которые могут обладать регулятивными полномочиями контроля пассажиров, товаров и транспортных средств, которые пересекают границу, а также те ведомства, которые осуществляют поддержку технической и физической инфраструктуры. Очевидно, что в рамках данных усилий необходимо заключить новые договоренности между организациями, чтобы реализовать преимущества комплексного управления границей и преодолеть расхождение между различными подходами к управлению границей, которые потенциально существуют между правительственными ведомствами.

Правительствам следует определить соответствующее ведомство, которое будет руководить этим процессом или координировать его. Например, обычно таможенные администрации являются наиболее удачным ведомством для работы с товарами и пассажирами в пунктах въезда.

Правительствам следует учесть необходимость согласования функций и полномочий между ведомствами, что позволит им действовать более эффективно, избегать дублирования, обеспечивать безопасность торговли и содействие ей, а также эффективно управлять рисками.

5.2 Управление на границах

Правительствам следует работать совместно с пограничными ведомствами зарубежных правительств, чтобы в максимальной степени добиться гармонизации функций пограничного контроля.

При проведении такой гармонизации может потребоваться подписание меморандумов о взаимопонимании, соглашений о взаимопомощи между таможенными администрациями или иных договоренностей, чтобы достичь координации в выполнении пограничных функций. Одним из

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

примеров этого является создание «пограничных пунктов одной остановки», где назначенные порты на наземных границах в месте въезда осуществляют физический досмотр или проводят расширенные действия по управлению информационными рисками только один раз, а не дважды – как правительственным ведомством на стороне экспорта, так и правительственным ведомством на стороне импорта.

5.3 Единое окно

Правительствам следует разработать договоренности о сотрудничестве, как на национальном, так и на международном уровне, между таможенными администрациями и другими правительственными ведомствами, вовлеченными в международную торговлю, чтобы облегчить непрерывную передачу данных по международной торговле (среда «Единого окна»), а также обмен оперативными данными по рискам.

Это позволило бы торговым организациям подавать необходимую информацию в электронном виде один раз в одно назначенное для этой цели ведомство, предпочтительно, в таможенную администрацию. В этом контексте таможенным администрациям следует стремиться к тесной интеграции с коммерческими процессами и информационными потоками в глобальной цепи поставок, например, путем использования коммерческой документации, такой как счета и заказы на покупку, равно как и экспортные и импортные декларации.

В том, что касается создания, продвижения и принятия среды «Единого окна», правительствам следует руководствоваться международными стандартами, такими как Рекомендации СЕФАКТ ООН о создании механизма «единого окна» для международной торговли.

6. Непрерывность и возобновление торговой деятельности

Правительствам следует работать с собственными ведомствами и частным сектором, а также другими правительствами, чтобы разработать механизмы, планы и процессы, направленные на максимизацию непрерывности и возобновления торговой деятельности в случае разрыва международной цепи поставок и в рамках этой цепи.

Чтобы продолжить осуществление торговых операций в случае происшествия, разрушающего цепь поставок товаров, различные ведомства будут играть различные роли и выполнять различные обязанности. Важно, чтобы таможенные администрации работали с другими правительственными ведомствами и частным сектором, чтобы определить их соответствующие роли и обязанности. Следует разработать механизмы и планы на основании вышеуказанных обязанностей, которые должны, при необходимости, обновляться.

Таможенные администрации будут сотрудничать друг с другом и с Уполномоченными экономическими операторами, а также другими коммерческими организациями, чтобы разработать механизмы обмена информацией. Это позволит поддержать приоритеты (как для коммерческих организаций, так и для правительственных ведомств) для перемещения и обработки грузов в случае разрыва международной цепи поставок и в ее рамках. Сотрудничество между всеми соответствующими заинтересованными лицами позволит быстро восстановить торговую деятельность в целостной и скоординированной манере.

Руководящие принципы в отношении координации действий между таможенными администрациями вместе с соответствующими заинтересованными лицами государственного и частного сектора по вопросу восстановления торговой деятельности включены в Комплекс таможенных мер по безопасности и облегчению мировой торговли в рамках Рекомендаций ВТамО по восстановлению торговой деятельности. Дополнительные технические рекомендации можно найти в разделе L «Кризисное управление и восстановление после происшествий», содержащемся в требованиях к УЭО.

7. Взаимное признание

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

Резолюция по Рамочным стандартам ВТамО обращается к тем Членам ВТамО и Таможенным администрациям или Экономическим союзам, которые уведомили ВТамО о своем положительном намерении внедрить Рамочные стандарты ВТамО, чтобы реализовать их настолько быстро, насколько это целесообразно, с учетом возможностей Членов ВТамО или Таможенных администраций или Экономических союзов. Кроме того, она обращается к Таможенным администрациям с призывом работать друг с другом с целью развития механизмов по взаимному признанию валидаций УЭО, предоставления полномочий и результатов таможенного контроля, предоставления льгот, связанных с упрощением процедур торговли, и других механизмов, которые могут потребоваться для устранения или сокращения избыточных или дублирующихся усилий по валидации и предоставлению полномочий.

Взаимное признание – это общая концепция, согласно которой предпринятое действие или принятое решение или надлежащим образом предоставленные одной из таможенных администраций полномочия признаются другой таможенной администрацией. Стандартизированный подход к предоставлению полномочий УЭО представляет прочную основу для долгосрочного развития международных систем взаимного признания статуса УЭО на двустороннем, субрегиональном, региональном и (в будущем) международном уровне.

Чтобы система взаимного признания работала, чрезвычайно важно, чтобы:

- Программы УЭО являлись совместимыми с Рамочными стандартами и соответствовали стандартам и принципам, указанным в них.
- Существовал согласованный набор общих стандартов, включающий достаточно устойчивые положения по действиям, как для таможенных администраций, так и для УЭО.
- Стандарты применялись в единообразной манере, чтобы одна таможенная администрация могла быть уверена в предоставлении полномочия другой таможенной администрацией.
- Если процесс сертификации делегирован назначенному органу власти таможенной администрацией, существовал согласованный механизм и стандарты для таких полномочий;
- Существовало законодательство, позволяющее внедрить систему взаимного признания.

В контексте Рамочных стандартов понятие «взаимное признание» относится к трем разным областям:

- **«Опора» 2, Стандарт 3** – Предоставление полномочий: Таможенным администрациям следует прийти к согласию в отношении взаимного признания статуса УЭО.
- **«Опора» 1, Стандарт 6** – Предварительная электронная информация: Экономические операторы также должны выиграть от взаимного признания цифровых сертификатов, что позволит экономическим операторам подавать все электронные сообщения тем таможенным администрациям, которые согласились признавать такой сертификат.
- **«Опора» 1, Стандарт 7** – Целевой отбор и коммуникация: Таможенные администрации должны предусмотреть возможность совместного целевого отбора, проверки и использования стандартных наборов критериев целевого отбора, а также создавать совместимые механизмы для коммуникации и/или обмена информацией; эти элементы будут способствовать созданию в будущем системы взаимного признания контроля.

Взаимное признание может быть средством избежать дублирования средств управления безопасностью и может внести значительный вклад в упрощение таможенных процедур и контроля товаров, перемещающихся в рамках международной цепи поставок. Эта часть документа рассматривает возможности по установлению процедур взаимного признания. Тем не менее, признается, что решения о взаимном признании будут приниматься каждой отдельной таможенной администрацией и / или союзом.

Взаимное признание Уполномоченных экономических операторов

Руководство для таможенных администраций по введению концепции взаимного признания приведено в Приложении III настоящего документа. Типовая форма заявления и подтверждения

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ

полномочий также приведена в Схеме процесса для коммерческих компаний (Приложение III). Указанные договоренности предоставляют прекрасную основу для постепенного развития международной системы взаимного признания. Следует понимать, что глобальная система взаимного признания статуса УЭО потребует некоторого времени на осуществление и, в этом отношении, отмечается, что, именно так, как это было предложено Членами и Секретариатом ВТамО, Рамочные стандарты необходимо внедрять постепенно, используя «поэтапный подход», такими же должны быть и ожидания в отношении будущего применения взаимного признания таможенных систем контроля партнерских программ. В качестве полезных средств для достижения такой глобальной системы разрабатываются двусторонние, субрегиональные или региональные инициативы.

Взаимное признание таможенного контроля

Эта область представляет собой особую сложность для таможенных администраций. Хотя и существует история взаимопомощи между администрациями и история обменом информацией в отношении таможенных нарушений, требования Рамочных стандартов, охватывающие более рутинные методы обмена информацией и результатами контроля, являются относительно новыми.

В Рамочных стандартах, те элементы, которые могут внести вклад в систему взаимного признания таможенного контроля, охватывают целый ряд таможенных действий. Это такие элементы как Глобальная информационно-разведывательная стратегия ВТамО, Стандартные методы оценки рисков ВТамО, документ ВТамО «Общий индикатор повышенного риска» и Руководство ВТамО по индикаторам риска для сотрудников таможенных органов. Кроме того, Йоханнесбургская конвенция и Типовое двустороннее соглашение содержат положения, которые поддерживают действия по проверке.

Роль ВТамО

Резолюция по Рамочным стандартам признает ценность периодических совещаний по оценке. Такие совещания могли бы предоставить основу для продвижения взаимного признания статуса УЭО, а также результатов контроля и цифровых сертификатов. Комиссия по политике приглашает Членов к активному участию в таких совещаниях и предлагает предоставлять отчеты по пилотным проектам и прогрессу в достижении цели взаимного признания. Также может быть весьма желательным участие ВТамО в отдельных пилотных проектах. Такие проекты могли бы содействовать процессу обучения и выявлению практических проблем для их последующего анализа и обсуждения. В этом случае Секретариат ВТамО мог бы разработать соответствующие материалы руководств для содействия внедрению.

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОПЕРАТОР

УЭО – это сторона, задействованная в международном перемещении товаров, выступающая в любой из функций, которая была одобрена национальной таможенной администрацией или от ее имени, как функция, соответствующая стандартам безопасности цепи поставок товаров ВТамО или эквивалентным стандартам. УЭО могут включать производителей, импортеров, экспортеров, брокеров, перевозчиков, компании, объединяющие несколько партий грузов в одну отправку, посредников, порты, аэропорты, операторов терминалов, интегрированных операторов, склады, дистрибьюторов и экспедиторов.

ГРУЗ ВЫСОКОЙ СТЕПЕНИ РИСКА

Груз высокой степени риска – это такой груз, по которому нет достаточной информации или нет причины считать его грузом низкой степени риска; груз, на который тактические оперативные данные указывают как на груз высокой степени риска, или груз, который определен как груз высокой степени риска при помощи методологии оценки рисков с присвоением баллов, основанной на элементах данных, связанных с обеспечением безопасности.

СРЕДСТВА ОТПРАВКИ ИЛИ ПЕРЕВОЗКИ

Включают в себя морской грузовой контейнер, контейнер воздушного судна, грузовой автомобиль с прицепом или железнодорожный вагон.

СКАНИРОВАНИЕ

Сканирование означает фиксирование информации (которая может включать изображения или сигнатуры излучения), относящейся к товарам и транспортным средствам, путем использования неинтрузивной аппаратуры обнаружения.

СКРИНИНГ

Скрининг означает оценку информации и оперативных данных, относящихся к товарам и транспортным средствам, в процессе оценки рисков (ручном, автоматическом или ином).

ПРИЛОЖЕНИЕ II К РАМОЧНЫМ СТАНДАРТАМ ВТАМО

Элементы данных

№	Идентификационный номер ВТАМО	Название	Описание	Описание товара	Описание груза	План загрузок и судов	Сообщения о статусе контейнера в
1a	R032	Код экспортера	Для идентификации названия и адреса стороны, которая представляет или от имени которой представляется экспортная декларация и которая является собственником товаров или обладает аналогичным правом распоряжаться ими во время принятия декларации.	x			
1b	R031	Название экспортера	Название [и адрес] стороны, которая представляет или от имени которой представляется экспортная декларация и которая является собственником грузов или обладает аналогичным правом распоряжаться ими во время принятия декларации.	x			
2a	R021	Код грузоотправителя	Для идентификации стороны, отправляющей груз и указанной в договоре на перевозку стороной, заказывающей перевозку	x			
2b	R020	Название грузоотправителя	Название [и адрес] стороны, отправляющей груз и указанной в договоре на перевозку стороной, заказывающей перевозку.	x			
3a	R012	Идентификационный код перевозчика	Для идентификации стороны, осуществляющей перевозку грузов между указанными пунктами.	x	x	x	
3b	R011	Название перевозчика	Название [и адрес] стороны, осуществляющей перевозку грузов между указанными пунктами.	x	x	x	
4a	R038	Код импортера	Для обозначения стороны, которая представляет или от имени которой агент по таможенной очистке или иное уполномоченное лицо представляет импортную декларацию. Ею может являться лицо, которое является владельцем грузов или которому эти грузы направлены.	x			
4b	R037	Название импортера	Название [и адрес] стороны, которая представляет или от имени которой агент по таможенной очистке или иное уполномоченное лицо представляет импортную декларацию. Ею может являться лицо, которое является владельцем грузов или которому эти грузы направлены.	x			
5a	R015	Код	Для идентификации стороны, которой направлены грузы.	x			

№	Идентификационный номер ВТамО	Название	Описание	Описание товара	Описание груза	План загрузок и судов	Сообщения о статусе контейнеров
		грузополучателя					
5b	R014	Название грузополучателя	Название [и адрес] стороны, которой отправлены грузы.	x			
6a	R046	Код уведомляемой стороны	Идентификационный код уведомляемой стороны.	x			
6b	R045	Уведомляемая сторона, при отсутствии кода	Название [и адрес] уведомляемой стороны.	x			
7	R027	Доставить стороне	Название и адрес стороны, которой товары должны быть доставлены. Адрес, регион и/или страна, как предусматривается национальным законодательством или в соответствии с национальными требованиями.	x			
8	064	Код страны (стран) маршрута	Идентификационный код страны, через которую проходят грузы или пассажиры при передвижении из страны отправления до конечного пункта назначения.	x	x		
9a	R004	Код агента	Код стороны, уполномоченной действовать от имени другой стороны.	x			
9b	R003	Название агента	Название [и адрес] стороны, уполномоченной действовать от имени другой стороны.	x			
10a	145*	Классификация товара	Некоммерческое разделение товаров на классы, проведенное организацией, устанавливающей стандарты	x		x	
10b	137	Описание товара	Описание характера товара обычным языком, достаточное для идентификации для трансграничных регулятивных целей, таких как таможенные, фитосанитарные, статистические или транспортные цели.	x			
11	145*	Классификация товара – Номер UNDG (код опасных грузов ООН), если применимо	Некоммерческое разделение товаров на классы, проведенное организацией, устанавливающей стандарты	x			
12a	141	Идентификационный код типа упаковки	Код, обозначающий тип упаковки товара.	x			
12b	144	Количество упаковок	Количество отдельных предметов, упакованных таким образом, что их нельзя разделить, не нарушив упаковки.	x			

№	Идентификационный номер ВТамО	Название	Описание	Описание товара	Описание груза	План загрузок и судов	Сообщения о статусе контейнеров
13	131	Общий вес брутто (с указанием единицы измерения)	Указываемый в декларации вес (масса) товаров, включая упаковку, но без оборудования перевозчика.	x			
14a	159	Идентификационный номер оборудования	Маркировка (буквы и/или цифры), которая позволяет идентифицировать оборудование, например устройство комплектования грузов.	x	x	x	x
14b	152	Идентификационный код размера и типа оборудования	Код, обозначающий характеристики, например размер и тип единицы транспортного оборудования.	x	x	x	
15	165	Номер пломбы	Идентификационный номер пломбы, которой опломбирована единица транспортного оборудования.	x	x		
16	109 и 135	Общая сумма счета-фактуры (включая код валюты)	Общая сумма по всем счетам, декларируемым в одной декларации.	x			
17	016	Единый номер грузовых партий	Уникальный номер, присваиваемый товарам, являющимся предметом трансграничных операций.	x	x		
18a	R010	Код покупателя	Для идентификации стороны, которой проданы товары или услуги	x			
18b	R009	Название покупателя	Название [и адрес] стороны, которой проданы товары или услуги	x			
19a	R051	Код продавца	Для идентификации стороны, продающей товары или услуги покупателю.	x			
19b	R050	Название продавца	Название [и адрес] стороны, продающей товары или услуги покупателю.	x			
20a	R042	Производитель	Название [и адрес] стороны, производящей товары.	x			
20b	R043	Код производителя	Код стороны, производящей товары.	x			
21a	R024	Сторона, перевозящая груз в фургоне или товарном вагоне	Название [и адрес] стороны, на чьем фактическом месторасположении товары загружают в транспортное оборудование.	x			
21b	R025	Код стороны, перевозящей груз в фургоне или товарном вагоне	Код стороны, на чьем фактическом месторасположении товары загружают в транспортное оборудование.	x			

№	Идентификационный номер ВТамО	Название	Описание	Описание товара	Описание груза	План загрузок и судов	Сообщения о статусе контейнеров
22a	R018	Название компании, объединяющей несколько партий грузов в одну отправку	Название [и адрес] экспедитора, объединяющего отдельные небольшие партии товара в одну более крупную отправку (в процессе консолидации), которая направляется контрагенту, который производит зеркально противоположные действия, путем разделения консолидированной партии товара до ее изначального вида.	x			
22b	R019	Код компании, объединяющей несколько партий грузов в одну отправку	Код экспедитора, объединяющего отдельные небольшие партии товара в одну более крупную отправку (в процессе консолидации), которая направляется контрагенту, который производит зеркально противоположные действия, путем разделения консолидированной партии товара до ее изначального вида.	x			
23	063	Код страны происхождения	Для идентификации страны, в которой товары были изготовлены или произведены, в соответствии с критериями, изложенными для применения таможенного тарифа или количественных ограничений или любой меры, относящейся к торговле.	x			
24a	L010	Код места погрузки	Для идентификации морского порта, аэропорта, грузового терминала, железнодорожной станции или иного места, где грузы погружены на транспортное средство, используемое для их перевозки.		x	x	
24b	L009	Место погрузки	Название морского порта, аэропорта, грузового терминала, железнодорожной станции или иного места, где грузы погружены на транспортное средство, используемое для их перевозки.		x	x	
25a	T005	Код транспортного средства, пересекающего границу	Название, позволяющее идентифицировать транспортное средство, используемое при пересечении границы.		x	x	x
25b	T014	Код государственной принадлежности транспортного средства, пересекающего	Код государственной принадлежности активного транспортного средства, используемого при пересечении границы.		x		x

№	Идентификационный номер ВТамО	Название	Описание	Описание товара	Описание груза	План загрузок и судов	Сообщения о статусе контейнеров
		границу таможенной территории					
26	149	Номер транспортной операции	Для идентификации рейса транспортного средства, например воздушного, авиационного или железнодорожного рейса.		x	x	
27	098	Код метода оплаты транспортных расходов	Код, обозначающий метод оплаты транспортных расходов.		x		
28	G005	Код таможенного поста в пункте выезда	Обозначение таможенного поста, через который товары покидают или должны покинуть таможенную территорию.		x		
29	085	Код первого порта прибытия	Для идентификации первого места прибытия. Это может быть морской порт для морского транспорта, аэропорт для воздушного транспорта или пограничный пост при пересечении сухопутной границы.		x		
30	172	Дата и время прибытия в первый пункт прибытия на таможенную территорию	Дата и время / предполагаемая дата и время прибытия транспортного средства в первый аэропорт (для воздушного транспорта), на первый пограничный пост (для сухопутного транспорта) и в первый порт (для морского транспорта).		x		
31	138	Краткое описание груза	Описание груза транспортного средства обычным языком, в целом.		x		
32	R044	Код оператора контейнера	Для идентификации стороны, владеющей, обслуживающей или контролирующей транспортное оборудование, например, контейнер.			x	
33	L041	Код позиции при погрузке	Местонахождение оборудования на транспортном средстве.			x	
34	337	Тип классификации товара	Классификатор для описания классификации товара, например, Гармонизированный тариф США (HTS), Классификационный код экспортного контроля (ECCC), перечень кодов UNDG, Международный кодекс зоологической номенклатуры (ICZN)			x	
35a	L012	Место разгрузки	Название морского порта, грузового терминала, железнодорожной станции или иного места, где товары (грузы) разгружены с транспортного средства,			x	

№	Идентификационный номер ВТамО	Название	Описание	Описание товара	Описание груза	План загрузок и судов	Сообщения о статусе контейнеров
			использованного для их перевозки.				
35b	L013	Код места разгрузки	Для идентификации морского порта, грузового терминала, железнодорожной станции или иного места, где товары (грузы) разгружены с транспортного средства, использованного для их перевозки.			x	
36	351	Код статуса контейнера	Код, указывающий на статус контейнера				x
37	380	Дата и время присвоения статуса	Дата и время, в которое указанное событие становится действующим				x
38	154	Статус загрузки транспортного средства	Код, указывающий, насколько полная единица транспорта.				x
39	Разное	Место, где произошло событие	Список кодов ЭДИФАКТ ООН 8249				x

Примечание 1: Может быть представлена текстовая версия элемента данных, если код элемента данных отсутствует.

* **Примечание 2:** Необходимо указание элемента данных 145 (Классификация товаров) вместе с элементом данных 337 (Тип классификации товара, который является классификатором для описания классификации товара, например, Гармонизированный тариф США (HTS), Классификационный код экспортного контроля (ECCC), перечень кодов UNDG, Международный кодекс зоологической номенклатуры (ICZN)).

Классификаторы для элемента данных 337:

Для указания 10а используйте классификатор кода ЭДИФАКТ ООН: HS (ГС) – Гармонизированная система: Номер единицы является частью или обобщением в контексте Гармонизированной системы описания и кодирования товаров (Гармонизированная система), в том виде, в котором она разработана и обновляется ВТамО.

Для указания 11 используйте классификатор кода ЭДИФАКТ ООН: SSO Перечень опасных грузов ООН: Код ООН, используемые для классификации и идентификации опасных товаров.

Примечание 3: Признано, что показатели «План загрузки судов» и «Сообщения о статусе контейнеров» носят операционный характер. Электронная подача Плана погрузки судов может быть дополнена использованием таблицы, направленной по электронной почте или в ином одобренном формате, как признано практичным и целесообразным путем консультаций с затронутыми заинтересованными лицами. Сообщения о статусе контейнеров могут предоставляться только тогда, когда они доступны в операционной системе перевозчика, и в той форме, которая используется перевозчиком.

Примечание 4: Элементы данных «План загрузки судов» и «Сообщения о статусе контейнеров» используются только для морских перевозок.

События, для которых требуется предоставление Сообщений о статусе контейнера:

ПЕРЕЧЕНЬ КОДОВ ЭДИФАКТ ООН 8249 – Код статуса оборудования			
	Код	Статус оборудования	Описание
1	18	Бронирование подтверждено	Уведомление о подтверждении бронирования транспортного оборудования.
2	19	Проверено на воротах терминала	Уведомление о том, что транспортное оборудование было проверено на воротах терминала.
3a	20	Прибыло на место разгрузки	Уведомление о том, что транспортное оборудование прибыло на место разгрузки.
3b	21	Убыло с места разгрузки	Уведомление о том, что транспортное оборудование убыло с места разгрузки.
4a	22	Загружено	Уведомление о том, что транспортное оборудование было загружено.
4b	23	Разгружено	Уведомление о том, что транспортное оборудование было разгружено.
5a	20	Прибыло на место разгрузки	Уведомление о том, что транспортное оборудование прибыло на место разгрузки.
5b	21	Убыло с места разгрузки	Уведомление о том, что транспортное оборудование убыло с места разгрузки.
6	24	Перемещение внутри терминала	Уведомление о том, что транспортное оборудование было подвергнуто перемещению внутри терминала.
7a	25	Заказана загрузка в контейнер	Уведомление о том, что в отношении транспортного оборудования была заказана загрузка контейнера.
7b	26	Заказана разгрузка контейнера	Уведомление о том, что в отношении транспортного оборудования была заказана разгрузка контейнера.
8a	27	Загрузка контейнера подтверждена	Уведомление о том, что в отношении транспортного оборудования была подтверждена загрузка контейнера.
8b	28	Разгрузка контейнера подтверждена	Уведомление о том, что в отношении транспортного оборудования была подтверждена разгрузка контейнера.
9	29	Отправлено на капитальный ремонт	Уведомление о том, что транспортное оборудование отправлено на капитальный ремонт.

Условия, требования и преимущества для УЭО

ВТамО разработала стандарты, чтобы гарантировать и содействовать постоянно растущему потоку товаров в рамках международной торговли. Эти стандарты изложены в Рамочных стандартах, которые были приняты Советом ВТамО на сессиях в 2005 году. Подавляющее большинство таможенных администраций – членов ВТамО выразило желание начать процесс внедрения положений Рамочных стандартов. Признавая крайнюю необходимость безотлагательного запуска этой новой программы, Совет принял базовый документ Рамочных стандартов, который освещает общие всеобъемлющие принципы, касающиеся безопасности и упрощения процедур международной цепи поставки товаров.

Рамочные стандарты включают концепцию УЭО и предоставляют базовое техническое руководство по внедрению программ УЭО на международном уровне между членами ВТамО и международным торговым сообществом. Они разработаны, чтобы служить отправной точкой для внедрения национальной программы УЭО, и поддерживают эффективное применение стандартов, изложенных в «Опоре» II (Партнерские отношения между таможенными службами и коммерческими организациями) Рамочных стандартов. Это руководство предусматривает длительное применение значимых стандартов, которые применяются как к Таможне, так и к УЭО на международном уровне. Эти ключевые международные стандарты должны образовать «базис», которому должны следовать все стороны, вовлеченные в осуществление данных усилий.

Таможенные администрации признают, что международная цепь поставок товаров не является абстрактным идентифицируемым организмом. Скорее, это ряд ситуативных конструкций, состоящих из игроков, представляющих различные сегменты отраслей торговли. Некоторые «цепи поставок» обладают некоторой степенью постоянства. В них один и тот же состав может на долгосрочной основе играть повторяющиеся роли, выступая от имени регулярных импортеров товаров в определенную страну. В других «цепях поставок» участники либо часто меняются, либо собираются вместе для цели осуществления одной импортной операции. Независимо от регулярного или временного характера любой конкретной цепи поставок, Таможня в полной мере понимает, что она не «владеет» никакой частью цепи поставок товаров. «Владельцами» глобальной цепи поставок является множество организаций частного сектора, работающих как часть любой такой цепи. Именно по этой причине фундаментом успеха концепции Рамочных стандартов является поддержка коммерческих интересов и участие частного сектора.

Для достижения конечных целей Рамочных стандартов по безопасности и упрощению процедур, таможенные администрации должны принять прозрачный подход к таможенным операциям, которые могут быть модернизированы, скорректированы и улучшены на пользу международного торгового сообщества. В этом смысле Таможня должна заранее рассмотреть способы, которыми она может помочь торговле в осуществлении коммерческой деятельности самым эффективным (из возможных) способом, основываясь на текущих или планируемых ресурсах. Международное торговое и транспортное сообщества обладают опытом и знаниями, которые могут быть полезны таможенным администрациям при управлении их обязанностями в плане упрощения процедур и обеспечения безопасности. Частному сектору следует воспользоваться этой возможностью для создания новых и целесообразных альянсов с Таможней, чтобы помочь таможенным администрациям при выполнении их полномочий, относящихся к безопасности.

Чтобы заработать и сохранить поддержку частного сектора, необходимо наличие четкого заявления о том, что влечет за собой статус УЭО. Должно быть общее понимание условий и требований в отношении статуса УЭО, которые должны быть специально подробно перечислены в национальных программах УЭО. Что еще более принципиально, как первый шаг, должно существовать четкое описание ощутимых преимуществ, которые будут реализованы путем участия в программе Рамочных стандартов. Понимание частным сектором выгод, которые могут быть предоставлены таможенными администрациями – членами ВТамО, а также выгод от активного участия в предпринимаемых усилиях по укреплению безопасности международной цепи поставок товаров, является ключевым элементом, чтобы частный сектор смог обосновать для себя дополнительные расходы, понесенные в процессе усиления существующих мер безопасности. Существование понятных и ощутимых преимуществ поможет обеспечить необходимый стимул для коммерческих организаций.

Ясно, что члены ВТамО столкнутся с определенными сложностями при запуске программ УЭО в национальных таможенных администрациях, но совершенно определенно одно – наступило время повысить на глобальном уровне уровень значимости Таможни как основного игрока в обеспечении экономического и физического благосостояния государств, которым она служит, защищая поток

торговли на протяжении всей глобальной цепи поставок товаров. В той мере, в которой члены ВТамО могут разработать гибкие подходы к развитию программ УЭО, они смогут лучше управлять ростом и необходимыми изменениями программ УЭО, разработанных на национальном уровне. Настоящий документ должен послужить базовой платформой для достижения вышеуказанного.

Наконец, следует понимать, что глобальная система взаимного признания статуса УЭО потребует некоторого времени на осуществление и, в этом отношении, Членами и Секретариатом ВТамО было предложено постепенное внедрение Рамочных стандартов с использованием «поэтапного подхода», такими же должны быть и ожидания в отношении будущего применения взаимного признания таможенных систем контроля партнерских программ. Таможня и бизнес-партнеры оказываются в выигрыше, получая дополнительную эффективность, как в обеспечении безопасности, так и в упрощении процедур международной цепи поставок товаров, при условии, что они воспользуются движущей силой Рамочных стандартов и предпримут положительные действия по внедрению их положений в кратчайший возможный срок.

Определения

Валидатор – третья сторона: любая организация (не имеющая отношения к Таможне), которая нанята для содействия таможенной администрации в осуществлении анализа оценок риска безопасности и связанных процедур валидации. Полномочия таможенной администрации на предоставление статуса УЭО и применимые уровни льгот не должны быть делегированы валидатору – третьей стороне.

Валидация: процедура, в которой цепь поставок товаров УЭО и все соответствующие процессы, используемые УЭО для получения данного статуса, подвергаются полной и прозрачной проверке со стороны таможенной администрации и / или валидатора – третьей стороны, назначенной Таможней, которая могла быть специально введена в действие Таможней, чтобы содействовать фактическим усилиям по валидации.

Предоставление полномочий: признание статуса УЭО в программе УЭО на основании структурированной методики, которая включает такие процессы как проверка предоставленной подателем заявления документации, материальных активов в виде рабочего места и процессов безопасности, чтобы определить соблюдение подателем заявления ключевых международных стандартов Рамочных стандартов ВТамО.

Поэтапный подход: пошаговое внедрение Рамочных стандартов таможенными администрациями в соответствии с их возможностями и с целью достижения взаимного признания статуса УЭО.

Условия и требования для Таможни и Уполномоченного экономического оператора

В Рамочных стандартах ВТамО признается сложность международной цепи поставок товаров и подтверждается применение и внедрение мер безопасности, основанных на анализе рисков. Таким образом, Рамочные стандарты предусматривают гибкие планы по безопасности, основанные на бизнес-модели УЭО, с возможностью адаптации под потребности конкретной таможенной администрации. Ниже рассмотрены отдельные наилучшие стандарты безопасности и наилучшие практики, выявленные для Таможни. Это стандарты, практики и процедуры, которые члены торгового делового сообщества, стремящиеся к получению статуса УЭО, как ожидается, должны внедрить в повседневное использование, на основании оценки риска и бизнес-моделей УЭО. Также представлены ожидания для таможенных администраций и коммерческих организаций. И те, и другие сгруппированы под озаглавленными субкатегориями.

Таможенным администрациям не следует накладывать дополнительное бремя на международное торговое сообщество, создавая различные наборы требований для обеспечения безопасности и упрощения процедур международной торговли. Должен существовать единый набор разработанных ВТамО международных таможенных стандартов, которые не дублировали бы другие требования безопасности, признанные на межправительственном уровне, и не вступали с ними в противоречие.

Соблюдение верифицируемых требований и стандартов безопасности, установленных другими межправительственными организациями, такими как Международная морская организация (ИМО), Экономическая комиссия ООН для стран Европы (UNECE) и Международная организация гражданской авиации (ИКАО), могут представлять собой частичное или полное соблюдение применимых наилучших стандартов безопасности и наилучших практик, выявленных для Таможни, указанных ниже, в той мере, в которой требования являются идентичными или сопоставимыми.

А. Доказанное соблюдение таможенных требований

При рассмотрении запроса о предоставлении статуса УЭО Таможня должна учитывать историю доказанного соблюдения таможенных требований потенциальным УЭО.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО:

- a. не совершал (в течение периода, определенного национальной программой УЭО) нарушений / правонарушений, как определено в национальном законодательстве, которые бы исключали возможность его назначения в качестве УЭО;
- b. если с момента его учреждения не прошел период времени, указанный в пункте «а», мнение о нем будет составлено в течение процесса рассмотрения заявления на основании доступных записей и информации;
- c. или назначаемое им лицо имеет доказанную историю соблюдения таможенных требований в тот же самый период, указанный в пункте «а».

В. Удовлетворительная система управления коммерческими записями

УЭО обязан поддерживать своевременные, точные, полные и верифицируемые записи, относящиеся к импорту и экспорту. Поддержание верифицируемых коммерческих записей является необходимым элементом в обеспечении безопасности международной цепи поставки товаров.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО:

- a. поддерживает систему записей, которая позволяет Таможне проводить любой необходимый аудит перемещений груза, относящихся как к импорту, так и к экспорту;
- b. предоставляет Таможне полный доступ к необходимым записям, в соответствии с требованиями национального законодательства;
- c. имеет системы доступа к внутренним записям и системы контроля, являющиеся удовлетворительными для одобряющей статус таможенной администрации;
- d. надлежащим образом поддерживает и предоставляет в распоряжение Таможни любые разрешения, доверенности и лицензии, относящиеся к ввозу или вывозу товара;
- e. в рамках любых ограничений, предусмотренных национальным законодательством, надлежащим образом архивирует записи для их дальнейшего предоставления в таможенную администрацию;
- f. использует адекватные меры обеспечения безопасности информационных технологий, которые будут защищать информацию от несанкционированного доступа.

С. Финансовая жизнеспособность

Финансовая жизнеспособность УЭО – это важный показатель возможности поддерживать и усовершенствовать меры по обеспечению безопасности цепи поставки товаров.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО:

- a. обладает хорошим финансовым положением, которое является достаточным для выполнения его обязательств с должным вниманием к характеристикам типа коммерческой деятельности.

D. Консультация, сотрудничество и коммуникация

Таможня, другие компетентные органы и УЭО должны регулярно консультироваться на всех уровнях (международном, национальном и локальном) по вопросам, представляющим взаимный интерес, включая меры по обеспечению безопасности и упрощению процедур цепи поставок товаров таким образом, который не будет угрожать правоохранительным действиям. Результаты таких консультаций должны вносить вклад в развитие Таможни и поддержание ее стратегии управления рисками.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО:

- a. четко указывает на определенных контактных лиц на местном уровне, с которыми легко связаться, или контактное лицо на уровне организации, которое может организовать немедленный доступ к контактному лицу на местном уровне, для решения всех вопросов, идентифицированных как интересующих Таможню и имеющих отношение к соблюдению таможенных требований и правоохранительной деятельности (заявки на перевозку груза, отслеживание груза, информация о сотрудниках и т.п.);
- b. индивидуально или, если целесообразно, через отраслевую ассоциацию, осуществляет открытый и постоянный взаимный обмен информацией с Таможней, за исключением той информации, которая не может быть раскрыта из-за засекреченности в связи с правоохранительной деятельностью, правовой основой или иным прецедентом;
- c. через конкретные механизмы, изложенные в национальной программе УЭО, уведомляет надлежащего служащего Таможни о любой необычной или подозрительной документации по грузу или отклоняющихся от нормы запросов информации об отправлениях;
- d. через конкретные механизмы, изложенные в национальной программе УЭО, предоставляет своевременное уведомление Таможне и любым другим соответствующим органам, когда сотрудники выявляют незаконный, подозрительный или неучтенный груз. В зависимости от ситуации, надлежит обеспечить безопасность такого груза.

Таможенные администрации:

- a. устанавливают, проконсультировавшись с УЭО или его агентами, процедуры, которым необходимо следовать в случае запросов или подозрений в таможенных правонарушениях;
- b. когда целесообразно и практично, таможенные администрации регулярно проводят как на национальном, так и на местном уровне консультации со всеми участниками международной цепи поставок товаров для обсуждения вопросов, представляющих взаимный интерес, включая таможенные правила, процедуры и требования, предъявляемые к безопасности помещений и грузов.
- c. по запросу УЭО предоставляют конкретную обратную связь о показателях работы УЭО в плане вопросов обеспечения безопасности, относящихся к международной цепи поставок товаров;
- d. если целесообразно, предоставляют УЭО или его агентам телефонные номера, по которым можно связаться со служащими Таможни.

Е. Образование, обучение и осведомленность

Таможня и УЭО должны разработать механизмы для обучения персонала, касающиеся политики обеспечения безопасности, выявления отклонений от этой политики и понимания того, какие действия должны быть предприняты в ответ на такие пробелы в обеспечении безопасности.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО:

- a. прикладывает все разумные усилия, как это логически основано на его бизнес-модели, чтобы обучить персонал и, если целесообразно, своих торговых партнеров, в плане рисков, связанных с перемещением товаров в международной цепи поставок;

- b. предоставляет учебный материал, руководство со стороны экспертов и целесообразное обучение по выявлению потенциально подозрительного груза всему соответствующему персоналу, работающему в цепи поставок, например, персоналу службы безопасности, персоналу, занимающемуся погрузкой и разгрузкой груза, персоналу, занимающемуся документальным оформлением груза, а также сотрудникам, работающим в зоне отгрузки и зоне приемки, в той мере, в которой они являются подконтрольными УЭО;
- c. ведет достаточно подробные записи о методах обучения, предоставленном руководстве и усилиях по обучению, предпринятых для документирования хода реализации таких программ;
- d. УЭО информирует своих сотрудников о существующих в компании процедурах выявления подозрительных происшествий и информирования о них;
- e. УЭО организывает специальную подготовку персонала с тем, чтобы помочь сотрудникам обеспечивать целостность груза, распознавать вероятные внутренние угрозы безопасности и защищать средства доступа;
- f. по запросу и если это практически осуществимо, знакомит Таможню с соответствующей внутренней информацией и системами и процессами обеспечения безопасности, а также содействует Таможне в соответствующих программах обучения по методам поиска для тех помещений, транспортных средств и бизнес-операций, которые контролирует УЭО,

Таможенные администрации:

- a. в сотрудничестве с УЭО предпринимают усилия для обучения затронутого персонала таможенной администрации в отношении рисков, связанных с перемещениями товаров по международной цепи поставок;
- b. предоставляют учебные материалы и руководство со стороны экспертов по выявлению потенциально подозрительного груза всему соответствующему персоналу Таможни, отвечающему за безопасность;
- c. уведомляют контактное лицо, назначенное УЭО, о существующих в таможенной администрации процедурах для выявления и реагирования на подозрительные случаи;
- d. проводят специальную подготовку персонала с тем, чтобы помочь сотрудникам обеспечивать целостность груза, распознавать вероятные внутренние угрозы безопасности и защищать средства доступа;
- e. по запросу и если это практически осуществимо, знакомят УЭО с соответствующей таможенной информацией и процессами, чтобы помочь в надлежащем обучении и исследовании;
- f. по запросу и если это практически осуществимо, содействуют инициативам УЭО в разработке и внедрении добровольных корпоративных руководящих принципов, стандартов безопасности, наилучших практик, обучения, схем предоставления полномочий и материалов и т.п., которые рассчитаны на увеличение осведомленности в вопросах безопасности и на содействие в принятии мер для минимизации рисков, связанных с безопасностью;
- g. по запросу и если это практически осуществимо, предоставляют учебный материал и руководство со стороны эксперта по выявлению потенциально подозрительного груза всему соответствующему персоналу УЭО, включая, например, лиц, связанных с обеспечением безопасности, погрузкой и разгрузкой и документированием груза. Такое руководство должно включать осведомленность о рисках, таких, которые приведены в Руководстве ВТамО по управлению рисками;
- h. по запросу и если это практически осуществимо, содействуют УЭО в выявлении потенциальных угроз безопасности с точки зрения Таможни.

Ф. Обмен информацией, доступ и конфиденциальность

Таможня и УЭО должны разработать или усовершенствовать средства, которыми доверенная информация защищается от недолжного использования и несанкционированного изменения (как часть общей всеобъемлющей стратегии для обеспечения безопасности конфиденциальной информации).

Данный элемент подразумевает, что:

УОЭ и таможенная администрация:

- a. обеспечивают конфиденциальность коммерческой и важной с точки зрения безопасности информации, а также то, что предоставленная информация используется исключительно для тех целей, для которых она была предоставлена;
- b. активно стремятся к полному и своевременному внедрению возможностей электронного обмена данными между всеми соответствующими сторонами в отношении информации, используемой для выпуска товара / груза, в соответствии с надлежащими законами о неприкосновенности данных. Продолжение использования бумажных документов и подписей, проставленных от руки, не должно поощряться;
- c. используют международные стандарты, разработанные в отношении структуры электронных данных, времени для подачи и содержания сообщения. Элементы данных, необходимые для целей безопасности, должны быть совместимыми с существующими на этот момент времени бизнес-практиками и ограничениями УЭО. При этом количество таких элементов не должно превышать количество элементов данных, относящихся к безопасности, которое указано в Рамочных стандартах;
- d. совместно работают для реализации обязательств УЭО в отношении подачи и использования предварительной электронной информации для целей оценки риска.

УЭО:

- a. в случае импортеров-УЭО, имеет надлежащие процедуры для обеспечения того, что вся информация, используемая в процессе очистки товара / груза, является понятной, полной и точной, а также защищенной от изменения, утраты или введения ошибочной информации. Аналогичным образом, что у перевозчиков-УЭО существуют процедуры для обеспечения того, что информация в грузовом манифесте перевозчика точно отражает информацию, предоставленную перевозчику грузоотправителем или его агентом, и своевременно подается в Таможню;
- b. имеет задокументированную политику и процедуры в отношении обеспечения безопасности информации и / или методы контроля, связанные с обеспечением безопасности, такие как брэндмауэры, пароли и т.п. для защиты электронных систем УЭО от несанкционированного доступа;
- c. имеет существующие процедуры и возможности резервного копирования для защиты от утраты информации.

Таможенные администрации:

- a. знакомят соответствующий персонал УЭО с надлежащими требованиями систем электронной коммуникации таможенных администраций, а также устанавливают специальные системы отчетности для партий товаров, отправленных в последнюю минуту, и изменений;
- b. по возможности продвигают принятие правительствами системы и процедур «единого окна», которые предусматривают однократную передачу участниками международной цепи поставок товаров (включая УЭО) в один назначенный пункт всех соответствующих транспортных данных и данных о грузе. Эта передача одному правительственному ведомству, назначенному для всех целей официального контроля и выпуска, подразумевает однократное уведомление о выпуске товара;
- c. рассматривают возможность непредоставления УЭО документации на бумажных носителях с подписью от руки в дополнение к (или вместо) передачи документации в электронном виде. Таможенные администрации, которые не могут принимать данные электронным образом, могли бы, например, принимать цифровые документы, т.е. документы, созданные в стандартном формате из электронных данных, например, UNeDOCS¹, поданные УЭО вместо «оригинальных» бумажных документов;

¹ Предполагается, что электронные торговые документы ООН при содействии ООН станут мировым стандартом для электронных торговых документов.

d. всегда сохраняют контроль над всеми электронными данными, предоставленными УЭО Таможне, и обладают полномочиями в отношении таких данных, а также устанавливают эффективную политику хранения документации и процедуру для обеспечения надлежащего уничтожения всех копий таких данных (в зависимости от ситуации), а также имеют процедуры и возможности резервного копирования для защиты от утраты или несанкционированного доступа к информации.

G. Безопасность груза

Таможня и УЭО должны установить меры и / или содействовать мерам для обеспечения того, что поддерживается целостность груза и что используется контроль доступа на самом высоком уровне, который целесообразно применять, а также установить типовые процедуры, которые содействуют обеспечению безопасности груза.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО:

a. разрабатывает и поддерживает руководство по политике обеспечения безопасности или иное ясное руководство путем приведения соответствующих ссылок на руководства по безопасности, выпущенные ВТамО, которые содержат подробные руководящие принципы по процедурам, которым необходимо следовать для сохранения целостности груза во время его нахождения под его ответственностью;

b. обеспечивает, что он и / или его деловые партнеры в цепи поставок товаров, в обязанности которых входит опломбирование, имеют задокументированные процедуры для надлежащего опломбирования и сохранения целостности партии товара или транспортного средства во время их нахождения под его ответственностью;

c. обеспечивает, что он и / или его деловые партнеры используют пломбы, которые отвечают существующим на тот момент стандартам ISO или превосходят их;

d. гарантирует, что существуют разработанные задокументированные процедуры, которые предусматривают, каким образом следует контролировать и устанавливать пломбы на груз и транспортные средства, в том числе процедуры по выявлению и сообщению в таможенную администрацию или в надлежащий уполномоченный орган иностранного государства о дискредитированных пломбах, грузе и / или транспортных средствах;

e. для целей сохранения целостности, обеспечивает, что распределением пломб и обеспечением их надлежащего и законного использования занимаются только специально назначенные сотрудники;

f. имеет процедуры для проверки структуры транспортного средства, включая надежный контроль доступа. Рекомендуется использование процесса проверки, состоящего из семи пунктов (для типов транспортных средств, для которых такой процесс целесообразен):

- Передняя стенка
- Левая сторона
- Правая сторона
- Пол
- Потолок/крыша
- Внутренние/внешние двери
- Внешняя часть / ходовая часть;

g. регулярно исследует, с использованием конкретных механизмов, указанных в национальной программе УЭО, свои процедуры обеспечения безопасности и контроля, чтобы гарантировать, что неуполномоченным лицам сложно получить доступ к грузу или что неуполномоченным лицам сложно провести с грузом манипуляции, недолжным образом переместить груз или недолжным образом грузить / разгрузить его;

h. хранит груз и транспортные средства, находящиеся под его ответственностью, в безопасных зонах и имеет процедуры для сообщения соответствующим сотрудникам правоохранительных органов о выявленных случаях несанкционированного въезда в зоны хранения груза и транспортных средств;

- i. подтверждает личность перевозчика, забирающего или доставляющего груз и транспортные средства, в случаях, когда это позволяют существующие бизнес-процессы, а в случае, если у него нет таких полномочий, предпринимает действия для их получения;
- j. если практически осуществимо, сравнивает груз с его описанием в документах или в электронной информацией, которая передается Таможне для целей взаимодействия;
- k. устанавливает процедуры для управления грузом и контроля груза в рамках помещений для хранения груза;
- l. устанавливает процедуры для жесткого контроля всего груза, вывозимого из помещения для хранения;
- m. устанавливает процедуры для управления, обеспечения безопасности и контроля всего груза, находящегося под его ответственностью, во время транспортировки и погрузки на транспортное средство или разгрузки с транспортного средства.

Таможенные администрации:

a. в тех случаях, где Таможня сочтет это целесообразным и законным, и, как это может быть в дальнейшем намечено в национальной программе УЭО, в качестве признания того факта, что может быть необходимо проверить груз скрытно, приглашают представителя УЭО, контролирующего груз, чтобы он присутствовал в случае физического досмотра груза или его вывоза для проверки. В случае если УЭО не может присутствовать по какой-либо причине, следует уведомить УЭО, несущего ответственность за обеспечение безопасности груза, о такой проверке настолько быстро, насколько это возможно, после ее окончания, в случае последующих претензий по страхованию гражданской ответственности.

Н. Безопасность транспортного средства

Таможня и УЭО должны совместно работать для установления эффективных режимов контроля, если они не были еще предусмотрены другими национальными или международными законодательными полномочиями, чтобы обеспечить, что можно эффективно обеспечить и поддерживать безопасность транспортных средств.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО:

- a. эффективным образом обеспечивает, в той мере и в том объеме, который предусмотрен его полномочиями и обязанностями, безопасность всем транспортным средствам, используемым для перевозки груза в рамках цепи поставок;
- b. обеспечивает безопасность транспортных средств в цепи поставок, в той мере и в том объеме, который соответствует его возможностям и обязанностям, когда транспортное средство остается без сопровождения, и проверяет нарушения в сфере безопасности по возвращении;
- c. обеспечивает, в той мере и в том объеме, который предусмотрен его полномочиями и обязанностями, что все операторы транспортных средств, используемых для перевозки груза, обучены тому, как поддерживать безопасность транспортного средства и груза в любое время, пока они находятся под его ответственностью;
- d. требует, чтобы операторы, как специально подробно указано в национальных программах УЭО, сообщали о любом фактическом или подозреваемом случае назначенным сотрудникам отдела безопасности, как УЭО, так и Таможни, для проведения дальнейшего расследования, а также чтобы они вели записи о таких сообщениях, которые должны быть доступны Таможне, в той мере, в которой это является законным и необходимым;
- e. учитывает потенциальные места сокрытия незаконных товаров в транспортных средствах, обеспечивает, чтобы такие места регулярно подвергались проверке, а также обеспечивает безопасность в отношении всех внутренних и внешних перегородок и панелей, в зависимости от ситуации. Результаты таких проверок (с указанием проверенных мест) должны быть документально зафиксированы, такие записи должны быть сохранены.

f. уведомляет Таможню или иной соответствующий орган о любом необычном, подозреваемом или фактическом нарушении безопасности транспортного средства.

Таможенные администрации:

a. основываясь на опыте и знаниях, а также с точки зрения Таможни, консультируют операторов транспортных средств о потенциальных местах сокрытия незаконных товаров в транспортных средствах, если это целесообразно и законно;

b. проводят расследования по уведомлениям о любом необычном, подозрительном или фактическом нарушении безопасности транспортного средства.

I. Безопасность помещений

Таможня, после учета мнения УЭО и принимая во внимание необходимое соблюдение им обязательных международных стандартов, должна установить требования к внедрению значимых протоколов, относящихся к таможенной области, по укреплению мер безопасности в зданиях и обеспечении мониторинга и контроля внешнего периметра.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО:

a. в соответствии с его бизнес-моделью и анализом риска, внедряет меры и процедуры безопасности для обеспечения безопасности зданий, а также мониторинга и контроля внешнего и внутреннего периметра, и не допускает несанкционированный доступ на объекты, к транспортным средствам, эстакадам для погрузки / разгрузки и зонам хранения груза, который обоснованно может повлиять на безопасность таких зон, находящихся под его ответственностью, в цепи поставок. Если контроль доступа невозможен, могут потребоваться усиленные меры предосторожности в других аспектах обеспечения безопасности. Безопасность помещений должна включать следующее, в зависимости от ситуации и на основании анализа риска:

- Здания должны быть построены из материалов, которые устойчивы к незаконному проникновению.
- Целостность структур должна поддерживаться периодическими проверками и ремонтом.
- Всем внешним и внутренним окнам, воротам и ограждениям должна быть обеспечена безопасность с помощью запорных устройств или альтернативных мер мониторинга и контроля доступа.
- Руководство или персонал службы безопасности должны контролировать выдачу всех запорных устройств и ключей.
- Внутри и снаружи объекта должно быть обеспечено достаточное освещение, в том числе следующих зон: входы и выходы, зоны погрузки / разгрузки и хранения груза, линии ограждений и зоны парковки.
- Ворота, через которые въезжают или выезжают транспортные средства и / или входит и выходит персонал, должны контролироваться персоналом, находиться под наблюдением или контролироваться иным образом. УЭО должен гарантировать, что транспортные средства, в отношении которых запрошен доступ к закрытым объектам, припаркованы в утвержденных и контролируемых зонах, а также, что их государственные регистрационные номера по запросу сообщаются Таможне.
- Доступ к объектам есть только у обладающих соответствующими полномочиями лиц, чья личность надлежащим образом установлена, а также только у надлежащим образом идентифицированных транспортных средств и товаров, которым разрешен доступ.
- Существуют надлежащие барьеры, расположенные по периферии и периметру.
- Доступ к документам или зонам хранения груза ограничен и существуют процедуры, осложняющие доступ неуполномоченным лицам или лицам, чья личность не установлена.
- Должны существовать надлежащие системы безопасности, такие как сигнализация при краже и / или системы контроля доступа.
- Закрытые зоны должны быть явно отмечены.

b. при необходимости или по запросу, предоставляет Таможне доступ к системам мониторинга безопасности, которые используются для обеспечения безопасности помещений.

Таможенные администрации:

- a. помимо любого законного права доступа к определенным зонам и относящейся к ним информации, стремятся к заключению договоренностей о партнерстве с УЭО, которые предусматривают доступ к системам мониторинга безопасности и не отказывают в доступе к информации, необходимой для таможенной администрации для осуществления правоохранительной деятельности;
- b. разрешают УЭО внедрять альтернативные средства соблюдения требований для выполнения конкретных требований к безопасности, не являющихся практическими или совместимыми с конкретной бизнес-моделью УЭО, в той мере, в которой альтернативные средства дают такие же или эквивалентные преимущества в плане безопасности.

Ж. Безопасность персонала

Таможня и УЭО, на основании полномочий и компетенции, проверяют биографические данные потенциальных сотрудников в максимально возможной по закону мере. Кроме того, они также запрещают несанкционированный доступ на объекты, к транспортным средствам, эстакадам для погрузки / разгрузки и зонам хранения груза, который может обоснованно повлиять на безопасность данных зон в цепи поставок, находящихся под их ответственностью.

Данный элемент подразумевает, что:**УЭО:**

- a. предпринимает все разумные меры предосторожности при найме новых сотрудников, чтобы проверить (таким образом, каким это разрешено национальным законодательством), что они не были ранее осуждены за уголовные преступления, связанные с безопасностью, таможенными или иными вопросами;
- b. проводит периодические или вызванные какой-либо причиной проверки биографических данных сотрудников, работающих на должностях важных с точки зрения безопасности;
- c. имеет процедуры для установления личности сотрудников и требует, чтобы все сотрудники носили идентификационные удостоверения, надлежащим образом выданные компанией, которые однозначно идентифицируют отдельного сотрудника и организацию;
- d. имеет существующие процедуры для идентификации, регистрации и работы с неуполномоченными лицами или лицами, чья личность не установлена, такими как фото-идентификация и журналы записи посетителей и продавцов на всех пунктах входа;
- e. имеет существующие процедуры для оперативного отзыва идентификационного удостоверения, доступа к помещениям и информационным системам в отношении сотрудников, которые прекратили работу в данной организации.

Таможенные администрации:

- a. имеют процедуры для установления личности сотрудников и требуют, чтобы все служащие носили надлежащие идентификационные удостоверения, которые однозначно идентифицируют отдельного служащего и организацию, которую он / она представляет;
- b. в необходимых случаях обеспечивают, чтобы лица, осуществляющие оперативный контроль доступа, могли независимо проверять идентификационные удостоверения, предъявленные служащими Таможни;
- e. имеют существующие процедуры для оперативного отзыва идентификационного удостоверения, доступа к помещениям и информационным системам в отношении сотрудников / служащих, которые прекратили работу в данной организации;
- d. в соответствии с национальным законодательством, стремятся к заключению соглашений с УЭО, которые предусматривают доступ к информации об определенных сотрудниках, включая субподрядчиков, работающих на объектах УЭО в течение длительного времени.

К. Безопасность торговых партнеров

Таможня должна установить требования к УЭО и механизмы, в соответствии с которыми может быть укреплена безопасность глобальной цепи поставок посредством принятия торговыми партнерами обязательств по добровольному усилению их мер безопасности.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО:

а. при необходимости, при заключении согласованных контрактных соглашений с торговым партнером предлагает другой договаривающейся стороне оценить и укрепить безопасность ее цепи поставок и, в той мере, в которой это является практически осуществимым в рамках ее бизнес-модели, включает такой текст в данные контрактные соглашения. Кроме того, УЭО должен хранить документацию для подтверждения данного аспекта, чтобы продемонстрировать свои усилия по обеспечению того, что его торговые партнеры отвечают данным требованиям и по запросу предоставлять такую информацию Таможне;

б. изучает соответствующую коммерческую информацию, относящуюся к другой договаривающейся стороне, до заключения договорных отношений.

L. Кризисное управление и восстановление после происшествий

Чтобы минимизировать воздействие катастроф или террористического акта, процедуры кризисного управления и восстановления после происшествий должны включать перспективное планирование и создание процессов для работы в таких чрезвычайных обстоятельствах.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО и таможенные администрации:

а. в тех случаях, когда это желательно или необходимо, разрабатывают и документируют, совместно с соответствующими уполномоченными органами, планы действий для чрезвычайных ситуаций, имеющих отношение к безопасности, а также планы действий на случаи для восстановления после катастроф или террористических актов;

б. включают периодическое обучение сотрудников и проводят проверки планов действий для чрезвычайных ситуаций в рамках учебной тревоги.

M. Измерение, анализ и усовершенствование

УЭО и Таможня должны планировать и внедрять процессы мониторинга, измерения, анализа и усовершенствования, чтобы:

- оценить согласованность с настоящим руководством;
- обеспечить целостность и адекватность системы управления безопасностью;
- выявить потенциальные области для усовершенствования системы управления безопасностью, чтобы укрепить безопасность цепи поставок.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО:

а. регулярно проводит, как специально указано в национальной программе УЭО, оценки рисков безопасности в его операциях и принимает целесообразные меры для смягчения данных рисков;

б. устанавливает и проводит регулярные самооценки своей системы управления безопасностью;

с. полностью документирует процедуру самооценки и ответственные стороны;

д. включает в анализ результаты оценки, обратную связь от назначенных сторон и рекомендации по возможному усовершенствованию, которые следует включить в план на будущий период для обеспечения сохранения пригодности системы управления безопасностью.

Преимущества для Уполномоченного экономического оператора

Рамочные стандарты ВТамО базируются на четырех ключевых элементах, последний из которых относится к преимуществам, которые Таможня будет предоставлять коммерческим организациям, отвечающим минимальным стандартам и наилучшим практикам обеспечения безопасности цепи поставок (см. пункт 1.3). Далее Рамочные стандарты предлагают отдельные конкретные примеры для рассмотрения (см. пункт 3.3). И наконец, эффективное внедрение Рамочных стандартов будет реализовано наилучшим образом при нахождении баланса между обеспечением безопасности и упрощением процедур торговли. Прямые выгоды для УЭО являются мерой такого баланса.

Из-за возможных ограничений, налагаемых национальным законодательством, любые преимущества в рамках таможенного контроля обязательно должны быть определены и предложены отдельными Членами. «Опора» 2, Стандарт 3 Рамочных стандартов предусматривает, что такие преимущества должны быть ощутимыми и задокументированными. Данные преимущества должны представлять собой улучшенные и выходящие за рамки обычных процедур (которые используются при работе с лицами, не являющимися УЭО) процессы, но которые не приводят к тому, что теряется доступ к обычным уже существующим процедурам.

Конечной целью Рамочных стандартов является внедрение ключевого набора международных стандартов ВТамО. Эти международные стандарты могут быть дополнены в соответствии с национальными требованиями. Следует попытаться, чтобы предоставление преимуществ не отставало от требований, по мере того, как участники Рамочных стандартов внедряют данные программы. Важно, чтобы предоставляемые преимущества могли изменяться по мере внедрения. Институциональное развитие, предложенное членам, должно обращаться к их способности предоставлять преимущества, такие как механизмы упрощения процедур в отношении грузов с более низкой степенью риска, а также укрепление безопасности глобальной цепи поставок.

Преимущества должны быть значимыми, измеримыми и о них следует сообщать. Примеры таких преимуществ, включенных в настоящий раздел, разбиты на категории и предложены для рассмотрения администрациями. Данный перечень не устанавливает требуемый набор преимуществ, который должны предлагать все администрации – это примерный перечень преимуществ, которые Таможне следует специально рассмотреть, чтобы решить, будет ли данная Таможня предоставлять и одобрять. Данные примеры взяты из нескольких источников, включая исследования ВТамО, Конвенции, отдельные операционные программы таможенных администраций – членов ВТамО, регламенты Европейского Союза и информацию, полученную от торгового сообщества.

А. Меры по ускорению выпуска груза, сокращению времени транзита и снижению затрат на хранение:

1. Сокращенный набор данных для выпуска груза;
2. Ускоренная обработка и выпуск партий товара;
3. Минимальное количество проверок, относящихся к безопасности груза;
4. Приоритетное использование технологий НИД в случаях, когда требуется проверка;
5. Снижение определенных пошлин или сборов для УЭО, не имеющих задолженности;
6. Обеспечение того, что таможенные пункты открыты на постоянной основе, когда была явно выявлена ощутимая потребность в таком режиме работы.

В. Предоставление доступа к информации, имеющей ценность для участников-УЭО:

1. Имена / названия и контактная информация для других участников-УЭО, с согласия данных участников;
2. Перечень всех стран, принимающих Рамочные стандарты;
3. Перечень признанных стандартов и наилучших практик в отношении безопасности.

С. Особые меры, относящиеся к периодам сбоев в торговых операциях или повышенному уровню угрозы:

1. Приоритет при обработке Таможней во время периода повышенного уровня угрозы;
2. Приоритетная обработка после случаев, требующих закрытия и повторного открытия портов и / или границ;
3. Приоритет при экспорте в затронутые страны после происшествия.

Д. Предпочтительное рассмотрение для участников любых новых программ по обработке груза:

1. Обработка в зависимости от клиента, а не таможенное оформление клиентов на основе «операция-за-операцией»;
2. Упрощенные программы по таможенному оформлению после ввоза или после таможенной очистки;
3. Право на само-аудит или сокращенные программы аудита;
4. Ускоренные процессы по решению запросов на этапах после ввоза или после таможенной очистки;
5. Благоприятное сокращение таможенных оценок неустоек или неуголовных административных штрафов, за исключением случаев мошенничества;
6. Увеличение обработки безбумажных документов по коммерческим отправлениям, как в отношении экспорта, так и в отношении импорта;
7. Приоритет при ответе на запросы по вынесению решений национальными таможенными администрациями;
8. Право на проведение удаленных процедур таможенной очистки;
9. Возможность обращаться с просьбой о проведении корректирующего действия или раскрывать информацию до инициации таможенной неуголовной административной процедуры наложения штрафа, за исключением случаев мошенничества;
10. Отсутствие наложения штрафов или неустоек за несвоевременную оплату пошлин, ограничиваясь только начислением процентов.

Процедуры валидации и предоставления полномочий

Рамочные стандарты содержат предписания по разработке процедур валидации и предоставления полномочий. Рамочные стандарты, «Опора» 2, Стандарт 3 (Партнерские отношения между таможенными службами и коммерческими организациями) предусматривают следующее.

Таможенные администрации совместно с представителями торгового сообщества разработают порядок валидации или процедуры аккредитации [предоставления полномочий] по критериям качества, которые обеспечивают компаниям, имеющим статус уполномоченного экономического оператора, соответствующие стимулы.

Поскольку обязательство по разработке данных процедур лежит на отдельных членах ВТамО, согласившихся внедрить Рамочные стандарты, целью данных положений по валидации и предоставлению полномочий является обеспечение руководства и возможное управление данным процессом для членов ВТамО.

Таможенным администрациям следует разработать и внедрить процедуры предоставления полномочий и валидации, которые соответствуют стандартам, описанным в Рамочных стандартах, с учетом надлежащих практик, установленных в существующих национальных программах управления безопасностью в цепи поставок в рамках партнерских отношений между таможенными службами и коммерческими организациями. Процесс предоставления полномочий должен учитывать различные уровни соблюдения требований, которых может достичь УЭО. Ключевые стандарты приведены ниже в настоящем Приложении. Процесс внедрения должен включать преимущества, основанные на стимулах, и должен учитывать различия в оценке риска различных видов деятельности и ролей, осуществляемых в рамках международной цепи поставок товаров.

Настоящая часть «Процедуры валидации и предоставления полномочий» разделена на основные темы, приводящие текст для обсуждения и конкретные требования. В настоящем Приложении описаны и основные принципы возможного процесса по управлению заявлениями УЭО.

Подача заявлений и предоставление полномочий

УЭО примет на себя обязательства по процессам подачи заявлений о предоставлении полномочий в свою национальную таможенную администрацию, чтобы внедрить стандарты по обеспечению безопасности цепи поставок, указанные в Рамочных стандартах. Данные стандарты должны быть включены в деловые практики и процедуры УЭО. УЭО организует процесс самооценки для управления эффективностью работы и наблюдения за эффективностью работы. Чтобы проводить эффективную самооценку, УЭО должен назначить отдельного сотрудника в рамках его управленческой структуры, отвечающего за все меры по обеспечению безопасности цепи поставок с учетом конкретной национальной программы УЭО. Это назначенное лицо также должно отвечать за коммуникацию с таможенной администрацией в плане системы одобрения УЭО и поддержания стандартов. Предоставление полномочий будет осуществлено национальной таможенной администрацией после валидации выполнения УЭО условий и требований.

Системы и процедуры, которые регулируют установление и поддержание статуса УЭО, полностью включены (путем ссылки) в настоящий документ.

Изложенные в настоящем Приложении условия и требования должны быть выполнены в предписанное время, определенное таможенной администрацией, предоставляющей полномочия. Временные периоды могут варьироваться в соответствии с конкретной ролью, которую играет податель заявления, и другими характеристиками, которые будут определены сложностью и характером ведущихся торговых операций.

Предоставленные УЭО полномочия будут действительны до момента их приостановления, аннулирования или отзыва из-за существенного нарушения любых сроков и условий данного предоставления полномочий. В национальные программы УЭО необходимо включать средства подачи апелляции против решений таможенных администраций в отношении предоставления полномочий УЭО, включая отказ в предоставлении, приостановление, аннулирование или отзыв таких полномочий.

Все стандарты и программы по внедрению Рамочных стандартов должны быть добровольными, и таможенные администрации не должны требовать участия в них лиц, не являющихся УЭО.

Таможенные администрации обязаны дать ответ на заявление УЭО в течение разумного периода времени, который должен быть установлен национальной программой УЭО. Программа УЭО также может включать положения, касающиеся единых заявлений УЭО от групп связанных компаний.

Процедура валидации

Содержащиеся в Рамочных стандартах процедуры обеспечения безопасности и наилучшие практики, выявленные Таможней, требуют, чтобы осуществлением процесса валидации занималась Таможня. Хотя Таможня должна сохранить за собой высшие полномочия по аккредитации УЭО и по приостановлению или отзыву таких полномочий, она может принять решение о назначении валидаторов – третьих сторон для проведения оценки УЭО – подателя заявления на предмет соответствия стандартам и наилучшим практикам по безопасности Рамочных стандартов и / или для проведения валидации такого соответствия. Валидаторы – третьи стороны должны обладать соответствующим опытом в области систем сертификации, знаниями стандартов обеспечения безопасности цепи поставок, достаточными и соответствующими знаниями операций различных экономических и бизнес-секторов, а также иметь соответствующие ресурсы для проведения своевременных валидаций. Использование валидаторов – третьих сторон не должно препятствовать признанию таможенными администрациями полномочий, предоставленных УЭО, в соответствии с конкретными национальными программами УЭО. УЭО также должны иметь возможность обратиться с запросом о валидации напрямую к таможенной администрации.

Таможенным администрациям не следует накладывать дополнительное бремя на международное торговое сообщество, создавая различные наборы требований для обеспечения безопасности и упрощения процедур торговли.

Таможенные администрации или назначенный валидатор – третья сторона обеспечивают, что персонал, назначенный для выполнения процедуры валидации, обучен и обладает надлежащей квалификацией.

Любая информация, полученная в ходе процедуры валидации и в рамках предоставления полномочий УЭО, является конфиденциальной. Она известна только таможенной администрации и / или назначенному валидатору – третьей стороне и отдельному УЭО и может использоваться исключительно для той цели, для которой она была предоставлена.

Кроме того, в договоренности о предоставлении полномочий и валидации, заключенные таможенными администрациями и УЭО, должны быть включены системы получения обратной связи и постепенного совершенствования.

Этот процесс мониторинга может состоять из аудитов, проводимых на основании оценки риска или по определенной причине, и, если целесообразно, выборочных «точечных» проверок, проводимых Таможней или назначенным валидатором – третьей стороной, в зависимости от ситуации. УЭО также будет вести и будет готов предоставить для проверки необходимую документацию по процедурам обеспечения безопасности, реализуемым или используемым УЭО, указанную в требованиях по предоставлению полномочий в национальной программе УЭО.

Проверка и поддержание

Будут осуществляться регулярная коммуникация и совместные проверки таможенными администрациями и УЭО, чтобы поддерживать необходимый уровень соответствия и, если это практически возможно, выявлять возможные меры по повышению уровня обеспечения безопасности. Такие проверки помогут УЭО внести изменения в их программы обеспечения безопасности настолько быстро, насколько это возможно, а также предоставят таможенным администрациям механизм для поддержания действующего стандарта УЭО.

В качестве части процесса предоставления полномочий и чтобы гарантировать регулярную коммуникацию и упростить процесс валидации, таможенная администрация может обращаться к УЭО с запросом (в соответствии с критериями, установленными в национальной программе УЭО) заполнить периодические отчеты, включающие информацию, которую УЭО должны предоставлять в соответствии со стандартами обеспечения безопасности, изложенными в настоящем Приложении.

Чтобы создать и поддерживать эффективную программу предоставления полномочий УЭО, для таможенных администраций может оказаться полезным проведение регулярных семинаров для обсуждения развития их национальных программ УЭО, выявления и решения общих проблем, а также обмена надлежащими практиками работы.

Перспективы развития

Стандартизированный подход к подтверждению полномочий УЭО представляет прочную основу для развития международных систем взаимного признания статуса УЭО на двустороннем, субрегиональном, региональном и (в будущем) международном уровне. Такие системы потребуют признания таможенными администрациями – членами ВТамО системы предоставления полномочий УЭО в другом члене ВТамО с операционной программой УЭО, эквивалентной его собственной программе. Это предоставит УЭО те же преимущества и, следовательно, повысит предсказуемость и эффективность работы во всех странах, применяющих стандарты УЭО.

Схема процесса для коммерческих компаний, занимающихся разгрузкой / погрузкой груза в рамках международной цепи поставок товаров

1. Податель заявления и Таможня должны признавать, что эта программа является добровольной, и соглашаются внедрять ключевые требования, характерные для роли УЭО, описанной в Рамочных стандартах.
2. Податель заявления должен внедрить, в соответствии с его бизнес-моделью и анализом риска, системы, процедуры, условия и требования, установленные в настоящем Приложении.
3. Податель заявления и Таможня должны совместно работать для реализации обязательств подателя заявления в отношении подачи и использования предварительной электронной информации для целей оценки риска.
4. Таможенные администрации будут рассматривать следующий примерный перечень качественных критериев при проверке заявлений от коммерческих компаний, желающих получить аккредитацию в качестве УЭО:
 - История соблюдения требований, имеющаяся у Таможни и иных соответствующих правоохранительных органов
 - Соблюдение соответствующих законов и регламентов
 - Доказательство того, что компания была учреждена в соответствии с национальными законами
 - Информация, указывающая на постоянство в наличии помещений коммерческой компании
 - Доказательство существования систем обеспечения качества
 - Отсутствие осуждений в уголовном порядке соответствующего характера среди персонала высшего звена
 - Доказательство адекватных мер контроля персонала, помещений, оборудования и иных активов со стороны компании.
5. Перед предоставлением полномочий таможенные администрации должны подтвердить в процессе валидации, что податель заявления удовлетворяет всем требованиям Рамочных стандартов, относящихся к статусу УЭО. Таможенные администрации могут назначить валидатора – третью

сторону для проведения оценки соблюдения стандартов и наилучших практик по обеспечению безопасности. Тем не менее, решения в отношении предоставления полномочий и валидации в таких случаях остаются в ведении таможенной администрации. Таможенная администрация и назначенный валидатор – третья сторона, в зависимости от ситуации, должны завершить процесс валидации в разумные сроки.

6. Любая информация, полученная в ходе процедуры валидации и в рамках предоставления полномочий, является конфиденциальной. Она известна только таможенной администрации и отдельному УЭО и может использоваться исключительно для той цели, для которой она была предоставлена.

7. По окончании процедуры валидации успешного внедрения УЭО необходимых мер подателю заявления должны быть надлежащим образом предоставлены полномочия УЭО национальной таможенной администрацией.

8. Процесс валидации будет проводиться назначенными служащими таможенной администрации, предоставляющей полномочия, или представителями назначенного валидатора – третьей стороны и должен быть основан на признанных на международном уровне принципах проведения аудитов и проверок.

9. Податель заявления должен вести записи, указанные в применимых национальных законах и регламентах, относящихся к таможенной сфере и касающихся коммерческих операций, связанных с товарами, торгуемыми в рамках международной цепи поставок, и соглашается предоставлять данные записи таможенной администрации для целей валидации и периодических аудитов.

10. Целостность систем и процедур, применяемых в соответствии с получением полномочий, должна подтверждаться путем периодических проверок, проводимых таможенной администрацией или от ее имени, регулярной коммуникации между назначенными служащими и, в зависимости от ситуации, выборочных «точечных» проверок и посещений.

11. Предоставленные УЭО полномочия будут действительны до момента их аннулирования, отзыва или приостановления из-за существенного нарушения любых сроков и условий данного предоставления полномочий. Примеры, когда предоставленные полномочия могут быть аннулированы, отозваны или приостановлены:

- Если податель заявления или УЭО не соблюдает сроки и условия предоставления полномочий;
- Если компания и / или ее должностные лица не соблюдают уголовные или гражданские законы, регулирующие ведение деятельности такими компаниями, и / или характер судебных разбирательств, ожидающих рассмотрения или по которым еще не вынесено решение, затрагивающих данные стороны, исключали бы прямую вовлеченность таможенных администраций;
- Если компания не может предоставить таможенной администрации соответствующую документацию и / или доступ к информации, касающиеся персонала, помещений компании, оборудования и активов, как предусмотрено в Приложении II.

12. Процессы предоставления полномочий, валидации и мониторинга могут быть скорректированы на усмотрение национальной таможенной администрации, особенно, если происходят изменения либо в оценке риска торговли, которой занимается податель заявления, либо в эффективности работы подателя заявления. Тем не менее, любая такая корректировка должна быть принята только после того, как была запрошена информация у УЭО и ему была дана возможность рассмотреть и прокомментировать причины, предоставленные таможенной администрацией.

**РЕЗОЛЮЦИЯ СОВЕТА ТАМОЖЕННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА О РАМОЧНЫХ СТАНДАРТАХ
БЕЗОПАСНОСТИ И ОБЛЕГЧЕНИЯ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ**

(Июнь 2005)

СОВЕТ ТАМОЖЕННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА¹

Признавая, что реализация принципов, содержащихся в Рамочных стандартах ВТамО, станет важным шагом в повышении безопасности международной цепи поставки товаров и позволит облегчить законную торговлю;

Отмечая возрастающую озабоченность в связи с действиями международного терроризма и организованной преступности, а также важность и уязвимость мировой торговли;

Считая, что таможенные администрации способствуют экономическому и социальному развитию стран путем сбора доходов, и что применение Рамочных стандартов будет столь же важным в этом плане;

Принимая во внимание резолюции Совета таможенного сотрудничества о безопасности и облегчении функционирования международной цепи поставки товаров (июнь 2002 года) и о глобальных мерах по обеспечению безопасности и облегчению функционирования международной цепи поставки товаров (июнь 2004 года), а также Резолюцию № 9 Конференции ММО о повышении безопасности в сотрудничестве с ВТамО;

Полагая необходимым для таможенных администраций внедрить стандарты в отношении комплексных таможенных процедур, а также установить сотрудничество между таможенными администрациями и торговлей;

Отмечая, что государствам-членам ВТамО, а также таможенным и экономическим союзам, возможно, потребуется рассмотреть вопрос о необходимости внесения изменений в свои законодательные и иные положения с тем, чтобы обеспечить применение Рамочных стандартов ВТамО.

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли.
2. Члены Совета и таможенные и экономические союзы должны:
 - 2.1. как можно скорее реализовать на практике в соответствии с возможностями каждой администрации и необходимыми законодательными полномочиями, принципы, стандарты и другие положения, содержащиеся в Рамочных стандартах ВТамО;
 - 2.2. способствовать принятию всех необходимых мер в сфере институционального развития и укрепления таможенных служб с целью создания комплексной основы для безопасности мировой торговли;
 - 2.3. определять необходимые меры, направленные на устойчивое институциональное развитие, включая, в соответствующих случаях, внесение изменений в национальные юридические и административные нормы и процедуры и доводить их до реализации с тем, чтобы обеспечить полное выполнение положений Рамочных стандартов;
 - 2.4. предусмотреть оказание технической помощи с целью стимулирования применения Рамочных стандартов;
 - 2.5. представить ВТамО ориентировочный график внедрения Рамочных стандартов с учетом своих возможностей;
 - 2.6. стремиться к обеспечению полномасштабного сотрудничества с международным торговым сообществом в деле реализации и дальнейшего развития Рамочных стандартов;

¹ Совет таможенного сотрудничества – официальное название Всемирной таможенной организации (ВТамО).

2.7. участвовать в регулярных встречах с целью оценки хода внедрения стандартов;

2.8. представлять ВТамО периодические отчеты о ходе внедрения Рамочных стандартов для обсуждения в ходе совещаний по оценке; и

2.9. рассмотреть возможность использования методов сравнительной оценки хода внедрения стандартов отдельными членами.

3. Члены Совета, а также таможенные и экономические союзы должны уведомить ВТамО о своем намерении внедрять Рамочные стандарты ВТамО. ВТамО передаст эту информацию таможенным администрациям всех членов Совета и тех таможенных и экономических союзов, которые уведомили ВТамО.

4. Члены Совета, а также таможенные и экономические союзы, уведомившие ВТамО о своем намерении внедрять Рамочные стандарты, должны совместно друг с другом разработать механизмы взаимного признания принимаемых друг другом решений о присвоении и подтверждении статуса уполномоченного экономического оператора и результатов таможенного контроля, а также иных механизмов, которые могут потребоваться для устранения или сокращения излишних и дублирующих действий по валидации и аккредитации.

П. ГОРДАН,
Председатель.

ВСЕМИРНАЯ ТАМОЖЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Бельгия, В-1210 Брюссель,
Рю дю Марше, 30

Тел. +32 2 209 92 11
communication@wcoomd.org
www.wcoomd.org

Copyright© 2012 Всемирная таможенная организация

Обложка любезно предоставлена Таможенной службой Кореи