World Customs Organization

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ SAFE

2021

wcoomd.org

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ SAFE

2021

World Customs Organization

РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ SAFE

На сессии Совета Всемирной таможенной организации в июне 2005 года в Брюсселе члены ВТамО приняли Рамочные стандарты безопасности и упрощения мировой торговли SAFE. Этот уникальный международный документ установил современный стандарт безопасности цепи поставок и возвестил о начале применения нового подхода к «сквозному» управлению товарами, перевозимыми через границы, при этом признавая важность более тесного партнерства между таможенной службой и предпринимательским сообществом.

С тех пор Рамочные стандарты регулярно обновляются, чтобы обеспечить эффективное реагирование на изменения в международной цепи поставок. Важными дополнениями к Рамочным стандартам стали положения об уполномоченных экономических операторах (УЭО), о скоординированном управлении границами, о непрерывности и возобновлении торговой деятельности, об Опоре III («Таможня — Другие государственные и межправительственные органы») и о Предварительной информации о грузе (ACI) до его погрузки для воздушных грузов.

Глобальная цепь поставок продолжает кардинально меняться под влиянием глобализации, инноваций и технологических изменений. В 2021 году Рамочные стандарты SAFE были обновлены в очередной раз для дальнейшего содействия членам ВТамО и другим заинтересованным лицам в создании и укреплении условий для безопасности и упрощения международной торговли.

Версия Рамочных стандартов SAFE 2021 года призвана укрепить сотрудничество между таможенной службой и другими государственными органами и продвигать использование «умных» устройств обеспечения безопасности, чтобы оптимизировать таможенный контроль и эффективно отслеживать перемещение товаров в режиме реального времени. Кроме того, она включает в себя основные положения по развитию программ УЭО региональных таможенных союзов и внедрению взаимного признания.

Обновленные Рамочные стандарты SAFE также способствуют дальнейшему совершенствованию элементов данных за счет гармонизации элементов данных по безопасности воздушных грузов с элементами данных, включенными в Модель данных ВТамО, и объединяют механизмы отчетности по внедрению Рамочных стандартов SAFE.

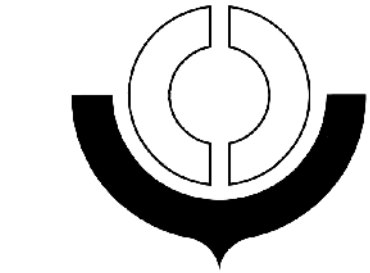
Для укрепления устойчивости и восстановления глобальных цепей поставок на фоне пандемии COVID-19 три существующих документа — «Руководство по внедрению УЭО», «Шаблон УЭО» и «Таможенное руководство по валидации УЭО» — были обновлены и на их основе было разработано «Руководство по внедрению и валидации УЭО». Для того, чтобы упростить процесс внедрения УЭО и привести требования к УЭО в соответствие с процессами валидации УЭО таможенной службой, в новое Руководство была включена информация о передовых практиках и извлеченных уроках, предоставленная членами ВТамО. В нем также представлен предлагаемый подход к виртуальной повторной валидации и использованию современных технологий для поддержания непрерывности бизнеса и обеспечения устойчивости программ УЭО в условиях пандемии.

Поскольку помощь в институциональном развитии остается жизненно важной частью стратегии внедрения SAFE, ВТамО будет наращивать свои усилия по институциональному развитию для удовлетворения потребностей таможенной службы и заинтересованных лиц на структурированной и постоянной основе, что обеспечит гармонизацию и устойчивое внедрение Рамочных стандартов.

Я рад представить вам новую версию Рамочных стандартов SAFE — обновленный динамичный документ, в котором соблюден баланс между упрощением торговли и контролем, направленный на повышение безопасности глобальных цепей поставок товаров. Этот уникальный документ будет оставаться ориентиром для таможенной службы, других государственных органов и экономических операторов.

Я призываю всех членов ВТамО и заинтересованных лиц углублять внедрение Рамочных стандартов и связанных с ними инструментов эффективным и согласованным образом, используя извлеченные уроки и новые возможности, описанные в версии Рамочных стандартов SAFE 2021 года.

Кунио Микурия
Генеральный секретарь
Всемирная таможенная организация



РАМОЧНЫЕ СТАНДАРТЫ SAFE ВТАМО

Copyright © 2021 Всемирная таможенная организация. Все права защищены. Заявки и запросы в отношении прав на перевод, воспроизведение и переработку следует направлять по адресу **copyright@wcoomd. org**

СОДЕРЖАНИЕ

I. Введение 1
1. Цели и принципы Рамочных стандартов SAFE 2
2. Пять основных элементов Рамочных стандартов SAFE 2
3. Три опоры Рамочных стандартов SAFE 3
4. Институциональное развитие 3
5. Внедрение 3

II. Преимущества 5
1. Правительства 5
2. Таможенная служба 5
3. Предпринимательское сообщество 6

III. Опора I «Таможня — Таможня» 7
1. Введение 7
2. Стандарты и технические условия внедрения 8
3. Целостность пломб для обеспечения безопасности при контейнерных перевозках 23

IV. Опора II «Таможня — Бизнес» 28
1. Введение 28
2. Стандарты и технические условия внедрения 30

V. Опора III «Таможня — Другие государственные и межправительственные органы» 35
1. Введение 35
2. Стандарты и технические условия внедрения 36

VI. Непрерывность и возобновление торговой деятельности 42

VII. Взаимное признание 43
1. Введение 43
2. Взаимное признание уполномоченных экономических операторов 44
3. Взаимное признание таможенного контроля 45
4. Роль ВТамО 45

ПРИЛОЖЕНИЕ I - ОПРЕДЕЛЕНИЯ
ПРИЛОЖЕНИЕ II – ЭЛЕМЕНТЫ ДАННЫХ
ПРИЛОЖЕНИЕ III - ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ О БЕЗОПАСНОСТИ ВОЗДУШНЫХ ГРУЗОВ ДО ИХ ПОГРУЗКИ
ПРИЛОЖЕНИЕ IV - УСЛОВИЯ, ТРЕБОВАНИЯ И ПРЕИМУЩЕСТВА УЭО
ПРИЛОЖЕНИЕ V - РЕЗОЛЮЦИЯ СОВЕТА ТАМОЖЕННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА О РАМОЧНЫХ СТАНДАРТАХ БЕЗОПАСНОСТИ И УПРОЩЕНИЯ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ

I. Введение

Международная торговля является важнейшей движущей силой экономического процветания. Мировая торговая система уязвима перед террористическими посягательствами, которые могут нанести серьезный ущерб всей мировой экономике и социальному благополучию государств. Будучи государственными организациями, которые контролируют международные товарные потоки и управляют ими, таможенные администрации находятся в уникальном положении, позволяющем повысить безопасность мировой цепи поставок товаров и способствовать социально-экономическому развитию за счет сбора доходов и упрощения торговли.

Всемирной таможенной организации (ВТамО) необходимо придерживаться такой стратегии повышения безопасности мировой торговли, которая не будет препятствовать торговле, а, напротив, облегчит ее развитие. Повышение безопасности международной цепи поставок товаров является лишь одним шагом в общем процессе укрепления таможенных администраций и подготовки их к XXI веку. Для того, чтобы укрепить существующие программы и методы работы и двигаться дальше, члены ВТамО разработали систему, которая позволит облегчить мировую торговлю и повысить ее безопасность. Это Рамочные стандарты безопасности и упрощения мировой торговли SAFE ВТамО (далее «Рамочные стандарты SAFE»). Рамочные стандарты SAFE определяют принципы и стандарты и представляют их для принятия в качестве минимальных требований, которые должны выполнять члены 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, которых нет у других государственных структур, а именно правом досматривать грузы и товары, поступающие в страну, проходящие через нее и вывозимые из нее. Кроме того, таможенная служба имеет право запретить ввоз или вывоз и полномочия ускорить ввоз. Таможенные администрации требуют 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, таможенная служба может и должна сыграть важнейшую роль в повышении безопасности [1] и упрощении мировой торговли. Однако для оптимизации усилий по повышению безопасности международной цепи поставок товаров при постоянном расширении мер по упрощению торговли требуется целостный подход. Поэтому таможенная служба должна стремиться заключать соглашения о сотрудничестве с другими государственными органами.

Досматривать каждую грузовую партию не только неосуществимо и избыточно — это могло бы парализовать мировую торговлю. Поэтому современные таможенные администрации во многих случаях используют автоматизированные системы управления рисками. В существующих условиях таможенные

[1] Пунта-канская Резолюция о роли таможенной службы в контексте безопасности

администрации не должны обременять международное торговое сообщество различными наборами требований, направленных на повышение безопасности и упрощение торговли, и должны признавать иные международные стандарты. Необходим единый набор разработанных ВТамО международных таможенных стандартов, которые не дублировали бы другие требования, установленные на межправительственном уровне, и не вступали бы с ними в противоречие.

Кроме того, Рамочные стандарты SAFE учитывают важные элементы институционального развития и необходимые законодательные полномочия. И хотя некоторые аспекты Рамочных стандартов SAFE могут быть реализованы без институционального развития, многим администрациям для внедрения стандартов потребуется помощь. Рамочные стандарты SAFE предполагают оказание соответствующей помощи в институциональном развитии принявшим их таможенным администрациям.

1. Цели и принципы Рамочных стандартов SAFE

Рамочные стандарты SAFE имеют целью:

- ✓ Установить стандарты, которые обеспечат повышение безопасности и облегчат функционирование международной цепи поставок на мировом уровне для достижения большей определенности и предсказуемости.
- ✓ Обеспечить комплексное гармонизированное управление международной цепью поставок с использованием всех видов транспорта.
- ✓ Расширить роли, функции и возможности таможенной службы в контексте проблем и возможностей XXI века.
- ✓ Укрепить сотрудничество между таможенными администрациями, чтобы расширить их возможности по обнаружению грузовых партий повышенного риска.
- ✓ Укрепить сотрудничество между таможенными администрациями, в частности, за счет обмена информацией, взаимного признания результатов контроля, взаимного признания уполномоченных экономических операторов (УЭО) [2] , а также взаимной административной помощи.
- ✓ Укрепить сотрудничество между таможенными администрациями и другими государственными органами, участвующими в международной торговле и обеспечении безопасности, в частности, с помощью «единого окна».
- ✓ Укрепить сотрудничество между таможенной службой и предпринимательским сообществом.
- ✓ Содействовать непрерывному движению товаров за счет обеспечения безопасности международных цепей поставок товаров.

2. Пять основных элементов Рамочных стандартов SAFE

[2] Определение дано в приложении 1.

Рамочные стандарты SAFE включают в себя пять основных элементов. *Во-первых*, они предусматривают гармонизацию требований к предоставлению предварительной электронной информации о входящих, исходящих и транзитных грузовых партиях. *Во-вторых*, все страны, присоединяющиеся к Рамочным стандартам SAFE, берут на себя обязательство последовательно подходить к вопросам управления рисками для решения проблем безопасности. *В-третьих*, Рамочные стандарты SAFE требуют, чтобы по обоснованному запросу принимающей страны, основанному на сопоставимой методике выявления рисков, таможенная администрация направляющей страны производила досмотр исходящих грузов и (или) транспортных средств повышенного риска, желательно с использованием неинтрузивной аппаратуры обнаружения, такой как крупноформатные рентгеновские аппараты и детекторы радиации. *В-четвертых*, Рамочные стандарты SAFE предусматривают предоставление таможенной службой преимуществ тем компаниям, которые соблюдают минимальные стандарты безопасности международной цепи поставок товаров и используют передовые практики. *В-пятых,* Рамочные стандарты SAFE способствуют тесному сотрудничеству таможенной службы с другими регулирующими государственными органами, чтобы обеспечить безопасность общества, одновременно упрощая перемещение товаров.

3. Три опоры Рамочных стандартов SAFE

Рамочные стандарты SAFE, основанные на пяти вышеупомянутых элементах, опираются на три так называемые «опоры»: система соглашений между таможенными службами («Таможня — Таможня»), партнерство между таможенной службой и предпринимательским сообществом («Таможня — Бизнес») и сотрудничество между таможенной службой и другими государственными и межправительственными органами («Таможня — Другие государственные и межправительственные органы»). Стратегия трех опор имеет множество преимуществ. Опоры основаны на стандартах, консолидированных для их лучшего понимания и оперативного применения на международном уровне.

Кроме того, Рамочные стандарты SAFE учитывают существующие меры ВТамО по обеспечению безопасности и упрощению торговли и программы, разработанные администрациями-членами ВТамО.

4. Институциональное развитие

Эффективное институциональное развитие является важным условием для широкомасштабного принятия и внедрения Рамочных стандартов SAFE. Общепризнанно, что Рамочные стандарты SAFE могут быть частично внедрены уже сейчас. Для этого необходимы стратегии расширения институционального развития членов ВТамО для внедрения Рамочных стандартов SAFE. Для того чтобы процесс институционального развития был успешным, он должен опираться на политическую волю и этические принципы. Поэтому ВТамО, консорциум членов ВТамО и другие партнеры должны помочь странам, готовым внедрить Рамочные стандарты SAFE и проявляющим необходимую политическую волю.

5. Внедрение

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

Администрации должны отчитываться о внедрении Рамочных стандартов SAFE, используя механизмы отчетности, предусмотренные ВТамО. Для того, чтобы помочь таможенным администрациям в совершенствовании и расширении внедрения SAFE, необходим базовый протокол внедрения SAFE, а также диагностический инструмент (основанный на обновленных документах).

*

* *

II. Преимущества

Рамочные стандарты SAFE представляют собой консолидированную платформу, которая будет стимулировать мировую торговлю, повысит уровень ее защищенности от терроризма и других форм международной преступности и увеличит вклад таможенной службы и торговых партнеров в социально-экономического благосостояние государств. Они позволят расширить возможности таможенной службы по обнаружению грузовых партий повышенного риска и дальнейшей работы с ними, а также повысить эффективность администрирования товаров, ускоряя, таким образом, процесс таможенного оформления и выпуска товаров.

Принятие Рамочных стандартов SAFE обеспечит вышеупомянутые преимущества для правительств, таможенных администраций и предпринимательского сообщества.

1. Правительства

Одной из основных целей Рамочных стандартов SAFE является упрощение мировой торговли и повышение ее безопасности, что позволит международной торговле способствовать экономическому росту и развитию и поможет защитить торговлю от угроз международного терроризма и других форм международной преступности. Одновременно с этим Рамочные стандарты SAFE позволят таможенным администрациям облегчить движение законных торговых потоков и усовершенствовать и модернизировать работу таможенной службы, что повысит собираемость доходов и поможет обеспечит надлежащее применение национальных законов и нормативных актов. Таким образом, Рамочные стандарты SAFE усиливают социально-экономическую защиту и открывают возможности для прямых иностранных инвестиций.

Кроме того, Рамочные стандарты SAFE способствуют заключению соглашений о сотрудничестве между таможенной службой и другими государственными органами. Помимо этого, необходимо признание других уже существующих международных стандартов. Это поможет правительствам обеспечить комплексное управление и контроль на границах. Способствуя принятию необходимых мер, Рамочные стандарты SAFE также дают правительствам возможность расширить полномочия и ответственность таможенных администраций в этой области.

2. Таможенная служба

Одним из основных векторов Рамочных стандартов SAFE является создание и развитие системы соглашений между таможенными администрациями с целью содействия непрерывному прохождению товаров по безопасным международным цепям поставок 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 грузовых партий повышенного риска, но и позволит им усилить контроль над международной цепью поставок товаров и эффективнее распределять таможенные ресурсы. Система соглашений между таможенными службами укрепит сотрудничество между

таможенными администрациями и даст им возможность на более раннем этапе осуществлять контроль международной цепи поставок товаров, например в случаях, когда администрация страны-импортера обращается к администрации страны-экспортера с просьбой произвести досмотр от ее имени.

Кроме того, Рамочные стандарты SAFE предусматривают взаимное признание результатов контроля в определенных обстоятельствах. Применение Рамочных стандартов SAFE позволит таможенными администрациям получить более широкую и полную картину международной цепи поставок товаров и создаст возможности для устранения дублирования и многочисленных требований в отношении отчетности.

Как упоминалось выше, Рамочные стандарты SAFE заложат фундамент для реформирования и модернизации таможенной службы, что поможет таможенным администрациям справляться с вызовами современной международной торговой среды. Гибкая структура Рамочных стандартов SAFE обеспечит таможенным администрациям возможность действовать в собственном темпе и внедрять Рамочные стандарты SAFE сообразно собственному уровню развития, условиям и требованиям.

3. Предпринимательское сообщество

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

Уполномоченные экономические операторы (УЭО) получат такие преимущества, как ускоренное таможенное оформление товаров, например, за счет сокращения доли досматриваемых грузов. Это, в свою очередь, позволит сэкономить время и сократить издержки. Одним из основополагающих принципов Рамочных стандартов SAFE является создание единого набора международных стандартов, что позволит достичь единообразия и предсказуемости. Это также ведет к сокращению числа и упрощению требований в отношении отчетности.

В результате УЭО извлекут из своих инвестиций в эффективные практики и системы по повышению безопасности такие преимущества, как снижение частоты мероприятий по оценке риска и инспекций и ускоренное оформление их товаров.

*

* *

III. Опора I «Таможня — Таможня»

1. Введение

Таможенные администрации должны сотрудничать между собой, используя общепризнанные стандарты, для обеспечения максимальной безопасности и упрощения функционирования международной цепи поставок товаров по мере прохождения грузов и транспортных средств по узловым точкам мировой торговой системы. Опора «Таможня — Таможня» способствует достижению этой цели. Она представляет собой эффективный механизм защиты международной цепи поставок товаров от терроризма и других форм международной преступности.

Традиционно таможенные администрации досматривают грузы и транспортные средства по прибытии в порты их стран. В современных условиях необходима возможность досматривать и проверять грузы и транспортные средства до их прибытия. Благодаря своим уникальным полномочиям и опыту, таможенные администрации способствуют повышению безопасности и упрощению международной торговли.

Основополагающим принципом данной опоры является использование предварительной электронной информации для выявления грузов и транспортных средств повышенного риска. Используя автоматизированные инструменты целевого отбора, таможенные администрации выявляют грузовые партии повышенного риска на максимально раннем этапе международной цепи поставок товаров — в порту убытия или ранее.

Необходимо создать условия для автоматизированного обмена информацией. Для этого системы должны быть совместимы и оперировать гармонизированными сообщениями.

Для того чтобы работать эффективно и не замедлять движение товаров, таможенные администрации должны использовать современные технические средства для досмотра грузовых партий повышенного риска. Эти технические средства включают, помимо прочего, крупноформатные рентгеновские и гамма-аппараты, а также детекторы радиации. Сохранение целостности груза и контейнера за счет использования современных технологий также является важнейшим элементом данной опоры.

Опираясь, в частности, на Пересмотренную Киотскую конвенцию, Рекомендации по комплексному управлению цепью поставок и национальные программы [3], таможенные администрации, присоединившиеся к Рамочным стандартам SAFE, гармонизируют стандарты по Опоре I[4].

[3] Частично Рамочные стандарты SAFE и, в частности, технические условия взяты непосредственно из этих источников.

[4] Технические условия Опоры I Рамочных стандартов SAFE приведены в пункте 2 раздела III настоящего документа.

В том, что касается мер по непрерывности и возобновлению торговой деятельности, предполагающих сотрудничество между таможенными службами, таможенные администрации должны действовать в сотрудничестве с международными контрагентами, чтобы разработать механизмы, планы и процессы, направленные на максимальную непрерывность торговой деятельности или ее скорейшее возобновление в случае нарушения международной цепи поставок товаров, включая разработку плана действий и создание эффективного механизма коммуникации[5].

2. Стандарты и технические условия внедрения

2.1. 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 ISCM — Integrated Supply Chain Management).

2.1.1 Сфера применения

Внедрение комплексных процедур таможенного контроля требует наличия соответствующих юридических полномочий, которые позволят таможенным администрациям требовать от экспортеров, импортеров и перевозчиков предоставлять предварительную электронную информацию (AEI — advance electronic information) с целью оценки риска, связанного с безопасностью. Требования к данным AEI для оценки связанного с безопасностью риска не должны превышать элементов данных, перечисленных в приложении II. Если члены ВТамО выявят необходимость в дополнении элементов данных, перечисленных в приложении II, этот вопрос должен быть рассмотрен Рабочей группой SAFE с применением установленного механизма управления элементами данных SAFE для идентификации новых потребностей в плане безопасности и оценки предлагаемого решения о составе данных.

Кроме того, комплексные процедуры таможенного контроля предполагают трансграничное сотрудничество между таможенными администрациями при оценке риска и таможенном контроле для повышения безопасности и совершенствования процесса выпуска, а это требует соответствующей правовой базы.

Оба этих требования подкреплены разработанными ВТамО документами — Рекомендациями по разработке национального законодательства, регулирующего сбор и передачу таможенной информации, Типовым двусторонним соглашением и Международной конвенцией о взаимной административной помощи в таможенных

[5] Подробные данные по непрерывности и возобновлению торговой деятельности представлены в разделе VI настоящего документа.

делах (Йоханнесбургская конвенция). В рамках этого сотрудничества таможенные администрации должны прийти к соглашению о взаимном признании результатов контроля (досмотра) и программ УЭО.

2.1.2 Меры общего контроля

I. Таможенный контроль

В Генеральном приложении к Пересмотренной Киотской конвенции (стандарт 6.1) предусмотрено, что все товары, включая транспортные средства, ввозимые на таможенную территорию и вывозимые с нее, подлежат таможенному контролю. Для целей стандарта 1 необходимо обеспечивать целостность грузовой партии с момента погрузки товаров в контейнер (или, в случае перевозки без использования контейнеров — с момента погрузки на транспортное средство) до тех пор, пока товары не будут выпущены из-под таможенного контроля в пункте назначения.

Если товары направляются в страны, не имеющие выхода к морю, или из таких стран, соответствующие таможенные службы должны в рамках своих полномочий поощрять применение транзитных мер, которые позволяют облегчить движение торговых потоков без ущерба для безопасности цепи поставок от пункта происхождения до пункта назначения.

II. Оценка риска

В цепи комплексного таможенного контроля таможенный контроль и оценка риска для обеспечения безопасности представляют собой постоянный совместный процесс, который начинается в момент подготовки товаров к вывозу экспортером и подразумевает постоянную проверку целостности грузовых партий при недопущении ненужного дублирования контрольных мероприятий. Для того чтобы взаимное признание результатов контроля стало возможным, таможенные службы должны договориться о согласованных стандартах контроля и управления рисками, обмене оперативными данными, профилями риска и таможенными данными с учетом работы, которая была проведена в контексте Глобальной стратегии ВТамО по сбору информации и оперативных данных (GIIS — Global Information and Intelligence Strategy). Такие соглашения должны предусматривать возможность совместного мониторинга или контроля качества, чтобы контролировать соблюдение стандартов.

III. Контроль при убытии

Сотрудники таможенного органа в пункте убытия должны предпринять все необходимые действия для того, чтобы сделать возможной идентификацию каждой грузовой партии и обнаружение каждого несанкционированного вмешательства в цепи поставок товаров. В отношении морских контейнерных грузов любые такие досмотры и дальнейшие действия следует осуществлять на основании принципов управления рисками и предпринимать до погрузки контейнера на судно. В Кодексе ОСПС (b1 630- 37) в общих чертах изложены меры, которые должны предпринимать портовые службы. 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 грузовых партий повышенного риска. При необходимости таможенным администрациям следует обеспечить расширение своих правомочий, с тем чтобы иметь возможность полностью досматривать грузы повышенного риска.

IV. 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-под таможенного контроля в пункте назначения, таможенная служба должна применять программу обеспечения целостности пломб, которая подробно изложена в пересмотренном Руководстве к главе 6 Генерального приложения к Пересмотренной Киотской конвенции (см. пункт 3.3). Такие программы обеспечения целостности пломб, основанные на использовании в пункте загрузки «умных» устройств обеспечения безопасности или высоконадежных механических пломб в соответствии со стандартом ISO 17712, включают процедуры регистрации установки, замены и проверки целостности пломб в ключевых пунктах, таких как пункты перевалки на другой вид транспорта.

Кроме того, таможенная служба должна содействовать добровольному применению технологий, в том числе «умных» устройств обеспечения безопасности, способствующих обеспечению и (или) мониторингу целостности контейнеров при прохождении по цепи поставок товаров.

В этом отношении Рекомендация Совета ВТамО относительно таможенных формальностей в связи с временным ввозом устройств безопасности контейнеров, воспроизведенная в пакете документов SAFE, обеспечивает основу для упрощения временного ввоза этих устройств.

V. Единый номер грузовой партии (UCR — Unique Consignment Reference)

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

2.1.3 Предоставление данных

I. Экспортная декларация на товары

Экспортер или его агент должен предоставить таможенной службе вывоза предварительную электронную экспортную декларацию на товары до погрузки товаров на транспортное средство или в контейнер, используемый для вывоза.

В целях обеспечения безопасности таможенная служба не должна требовать включения в предварительную экспортную декларацию на товары каких-либо дополнительных данных, кроме перечисленных в приложении II.

Экспортеры обязаны подтвердить перевозчику в письменном виде, желательно в электронной форме, что они предоставили в таможенную службу предварительную экспортную декларацию на товары. Если предоставленная экспортная декларация на товары была неполной или упрощенной, на более позднем этапе в соответствии с национальным законодательством может потребоваться предоставить дополнительную декларацию для иных целей, таких как сбор статистических данных о торговле.

II. Импортная декларация на товары

При импорте импортер или его агент должен предоставить таможенной службе предварительную электронную импортную декларацию на товары до прибытия транспортного средства в первый таможенный орган или (при морских контейнерных перевозках) до погрузки. В целях обеспечения безопасности таможенная служба не должна требовать каких-либо дополнительных данных, кроме перечисленных в приложении II. Если предоставленная импортная декларация на товары была неполной или упрощенной, на более позднем этапе в соответствии с национальным законодательством может потребоваться предоставить дополнительную декларацию для иных целей, таких как исчисление пошлины или статистических данных о торговле. Уполномоченная цепь поставок (см. пункт 1.4.6) предоставляет возможность объединить информационные потоки, связанные с экспортом и импортом, в единую экспортно-импортную декларацию, которую соответствующие таможенные администрации используют совместно.

III. Грузовая декларация

Перевозчик или его агент должен предоставить предварительную электронную грузовую декларацию таможенной службе вывоза и (или) ввоза. При морских контейнерных перевозках предварительная электронная грузовая декларация должна быть предоставлена до погрузки товаров (контейнера) на судно. При экспорте или импорте с использованием всех других видов транспорта и перевозок декларация должна быть предоставлена до прибытия транспортного средства в таможенный орган. В целях обеспечения безопасности таможенная служба не должна требовать каких-либо дополнительных данных, кроме перечисленных в приложении II.

В соответствии с национальным законодательством в дополнение к предварительной грузовой декларации может потребоваться предоставить дополнительную грузовую декларацию.

IV. Предоставление данных до погрузки для обеспечения безопасности воздушных грузов

Таможенная служба совместно с другими уполномоченными органами может применить дополнительный уровень оценки риска безопасности воздушных грузов и почтовых отправлений и потребовать от субъекта цепи поставок воздушных грузов (включая, помимо прочих, перевозчика, экспедитора, интегратора, почтового оператора или их агента) предоставить до погрузки набор данных, как указано в приложении III.

Предоставление данных и сообщение полученной оценки риска должно осуществляться как можно раньше, чтобы свести к минимуму любые ненужные нарушения нормальной торговой практики, включая процесс загрузки воздушного судна.

При рассмотрении и внедрении режима Предварительной информации о грузе до его погрузки (PLACI — Pre-loading Advance Cargo Information) таможенная служба совместно с другими уполномоченными органами должна привлекать всех заинтересованных представителей частного сектора и следовать Совместным ВТамО-ИКАО руководящим принципам предоставления Предварительной информации о грузе до его погрузки (PLACI)[6], включенным в пакет документов SAFE.

V. Предварительное предоставление данных о почтовых отправлениях

Таможенные администрации должны провести консультации с почтовыми операторами, чтобы обеспечить предоставление электронной информации о почтовых отправлениях таможенной службе до прибытия (предварительной погрузки) отправлений.

VI. Качество данных

Качество данных остается проблемой как для таможенных администраций, так и для частного сектора. Улучшение качества данных в контексте SAFE лежит в основе концепции баланса между повышением безопасности цепи поставок и упрощением торговли. Автоматизация является одним из основных способов повысить качество данных, и ее внедрение должно быть приоритетной целью для всех заинтересованных лиц. Кроме того, Совет ВТамО принял Рекомендацию о руководящих принципах качества данных (июнь 2015 года) [7] . ВТамО также разработала список приемлемых и неприемлемых описаний товаров, который обеспечивает последовательное использование формулировок, что может помочь улучшить качество данных.

VII. План загрузки судна

При импорте таможенные администрации могут потребовать, чтобы оператор судна или «перевозчик» через электронную систему обмена данными предоставил таможенной службе предварительный грузовой план судна (VSP — vessel stow plan) до прибытия транспортного средства в первый таможенный орган. Суда, которые не перевозят контейнеры, освобождаются от этого требования. Поскольку VSP применяются только при морских перевозках, при импорте предварительные грузовые планы должны быть получены таможенным органом через электронную систему обмена данными не позднее, чем через 48 часов после убытия перевозчика из последнего пункта за рубежом. Для рейсов, длящихся менее 48 часов, VSP должен быть предоставлен до прибытия судна в первый таможенный орган.

[6] http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/joint-wco-icao-brochure/icao-and-wco-joint-guiding-principles-on-placi_new-wco_en.pdf?la=en

[7] http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/about-us/legal-instruments/recommendations/facilitation/transport/recommendation-data-quality-en.pdf?la=en

VIII. Сообщения о статусе контейнера

При морских перевозках таможенные администрации могут потребовать у перевозчика предоставить сообщения о статусе контейнера (CSM — container status message), чтобы информировать о перемещениях контейнеров по терминалу и изменениях статуса контейнеров. При импорте предоставление CSM требуется для всех контейнеров, включая порожние, которые должны прибыть на территорию таможенного органа, 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 дополнительные CSM, кроме тех, которые перевозчик создает и собирает самостоятельно и хранит в своей электронной системе отслеживания оборудования. Важно отметить, что перевозчики освобождаются от выполнения требования предоставлять CSM для навалочного (насыпного) и генерального груза.

IX. Снижение рисков, связанных с безопасностью воздушных грузов

В целях снижения риска для авиационной безопасности таможенная служба совместно с органами гражданской авиации и другими уполномоченными органами должна создать систему своевременного оповещения о требовании устранить высокий риск следующим образом (где это применимо):

- требование о предоставлении дополнительной информации;
- требование о подтверждении досмотра, как указано в приложении 17 Конвенции о международной гражданской авиации, также известной как Чикагская конвенция[8];
- требование о проведении специального дополнительного досмотра;
- уведомление «Не грузить» (DNL) в случае непосредственной угрозы.

X. Уведомление «Не грузить» (DNL)

Таможенная служба должна создать систему, при которой уведомления, не дублирующие упомянутые в пункте VII выше, будут направляться только в отношении тех партий грузов, которые не могут быть погружены. Такие уведомления должны направляться в установленные сроки после предоставления данных, необходимых для оценки риска.

XI. Сроки

Точные сроки предоставления деклараций на товары и грузовых деклараций в таможенную администрацию при экспорте или импорте должны быть закреплены в национальном законодательстве после тщательного анализа географической ситуации и деловой практики, применяемой при использовании различных видов транспорта, и после проведения консультаций с представителями предпринимательского сектора и другими заинтересованными таможенными администрациями. Таможенная служба должна обеспечивать УЭО равный доступ к упрощенным условиям, независимо от вида транспорта. Однако в целях

[8] Досмотр означает применение технических или других средств, предназначенных для идентификации и (или) обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства.

обеспечения минимального единообразия и без ущерба для конкретных ситуаций таможенная служба не должна требовать предоставления предварительных деклараций в сроки меньше нижеперечисленных.

Морской транспорт

- Контейнерный груз: за 24 часа до погрузки в порту убытия.
- Навалочный (насыпной) или генеральный груз: 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 1 час до прибытия в первый порт страны назначения.

XII. Временные рамки для предоставления данных до погрузки воздушного груза

В случае предоставления данных до погрузки, как указано в пункте IV, данные должны быть предоставлены, как только информация станет доступной, но не позднее, чем до погрузки на воздушное судно.

2.1.4 Обмен информацией в отношении грузовых партий повышенного риска

Являясь частью цепи комплексного таможенного контроля, таможенные администрации, по территории которых проходит цепь поставок, должны рассмотреть возможность обмена данными между таможенными службами, в частности, в отношении грузовых партий повышенного риска, чтобы содействовать оценке риска и упрощению выпуска. Такая электронная система сообщений может включать обмен уведомлениями по экспортным операциям (включая результаты контроля) и соответствующими уведомлениями о прибытии.

Национальное законодательство должно содержать положения, разрешающие таможенной службе передавать информацию, собираемую ей для собственных целей, другим таможенным администрациям. Если такие положения отсутствуют, их следует разработать и принять.

В качестве основы для разработки таких положений можно использовать Рекомендации по разработке национального законодательства, регулирующего сбор и передачу таможенной информации. Кроме того, в качестве основы для обмена информацией по товарам повышенного риска можно использовать существующие документы ВТамО, такие как Йоханнесбургская конвенция и Типовое двустороннее соглашение.

2.1.5 Модель данных ВТамО

Таможенные администрации должны следить за тем, чтобы их информационные системы были функционально совместимы и основывались на открытых стандартах. С этой целью таможенная служба должна использовать Модель данных ВТамО, которая определяет максимальный набор данных для оформления экспортных и импортных операций. Модель данных также определяет формат электронных сообщений для соответствующих грузовых деклараций и деклараций на товары. Модель данных ВТамО включает все элементы данных, перечисленные в приложении II, которые могут потребоваться в качестве предварительной информации для обеспечения безопасности.

2.1.6 Уполномоченная цепь поставок

I. Уполномоченные экономические операторы

Уполномоченные экономические операторы, которые соответствуют критериям, установленным таможенной службой (см. приложение IV), должны иметь право участвовать в упрощенных и ускоренных процедурах выпуска после предоставления минимальной информации. Эти критерии включают наличие подтвержденной истории соблюдения таможенных требований, выраженное стремление способствовать повышению безопасности цепи поставок товаров в рамках программы партнерства «Таможня — Бизнес», наличие удовлетворительной системы управления собственной коммерческой документацией и финансовую жизнеспособность. Для повышения безопасности цепи поставок товаров и гармонизации таможенных процедур таможенные администрации должны стремиться ко взаимному признанию статуса уполномоченных экономических операторов в рамках различных программ или между программами.

II. Уполномоченная цепь поставок

В рамках концепции «уполномоченная цепь поставок» таможенная служба подтверждает, что все участники международной торговой операции соблюдают установленные стандарты безопасного обращения с товарами и предоставления необходимой информации. К грузовым партиям, проходящим исключительно по такой цепи от пункта происхождения до пункта назначения, должна применяться комплексная упрощенная процедура пересечения границ, когда при экспорте и импорте требуется лишь одна упрощенная декларация, содержащая минимум информации.

2.2. Стандарт 2. Полномочия для досмотра грузов

Таможенная администрация должна иметь необходимые полномочия для досмотра грузов, происходящих с территории ее страны, покидающих ее, проходящих по ней транзитом (в том числе на борту транспортного средства) или подвергающихся на ней перевалке.

2.3. Стандарт 3. Использование современных технологий в оборудовании для досмотра

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

2.3.1 Современные технологии

Для поддержки своих членов ВТамО создала Технологическую сеть (TeN — Technology Network) и выпустила подробное Руководство по закупке и эксплуатации оборудования для сканирования (неинтрузивной аппаратуры), которое включено в пакет документов SAFE[9].

2.4. 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 оценки угроз и решений по целевому отбору объектов для проверки, а также механизм внедрения передовых практик.

2.4.1 Автоматизированная система выборки

Таможенные администрации должны разработать на основе передовой международной практики автоматизированные системы, использующие механизмы управления рисками для выявления грузов и (или) транспортных средств, которые по предварительной информации и с учетом стратегических оперативных данных представляют собой потенциальную угрозу безопасности. При морских контейнерных грузовых перевозках эти системы следует применять единообразно до загрузки судна. При грузовых перевозках любыми видами транспорта, использование которых требуется в силу географического положения страны торгового партнера, автоматизированные системы выборки должны применяться на протяжении всего пути следования груза от пункта убытия до пункта назначения.

2.4.2 Компендиум ВТамО по управлению таможенными рисками

Компендиум состоит из двух отдельных, но взаимосвязанных томов. Том I посвящен организационным аспектам управления рисками. В нем описаны различные элементы системы управления организационными рисками. Кроме того, в нем рассказывается о внедрении управления рисками в организационную культуру и о поэтапном институциональном развитии в области управления рисками.

[9] Пакет документов SAFE включает все материалы руководств для содействия внедрению Рамочных стандартов SAFE.

Том II посвящен управлению оперативными рисками. В него включены материалы, «чувствительные с правоохранительной точки зрения» и предназначенные для использования только таможенной службой, в частности, многочисленные практические руководства и шаблоны для оценки рисков в отношении перемещения товаров, людей, транспортных средств, экономических операторов и других участников международной торговли. Темы, рассматриваемые в томе II, можно разделить на четыре группы: 1) оценка риска, профилирование и целевой отбор, 2) показатели риска, 3) анализ, 4) сбор информации и оперативных данных.

Компендиум — это «живой» документ, который будет постоянно обновляться, чтобы отражать последние изменения, касающиеся практики управления рисками в современной постоянно меняющейся сфере деятельности таможенной службы.

2.4.3 Справочные материалы

Том II Компендиума ВТамО по управлению таможенными рисками содержит несколько документов, которые являются полезными справочными материалами для управления рисками (и для оценки риска). В частности, это Общие индикаторы высокого риска, показатели риска и руководства, связанные с логистическими этапами международной торговли — этапом до прибытия, этапом прибытия и этапом после прибытия.

2.5. Стандарт 5. Выборка, профилирование и целевой отбор

Для выявления и целевого отбора грузов с потенциально высокой степенью риска таможенная служба должна использовать передовые методы, включая, помимо прочего, предварительную электронную информацию о грузовых партиях до их ввоза в страну и вывоза из страны, стратегические оперативные данные, автоматизированные торговые данные, анализ отклонений от нормы и сравнительный анализ безопасности цепи поставок участника внешнеэкономической деятельности. Например, сертификация по опоре «Таможня — Бизнес» и валидация безопасности по пункту происхождения товара снижает риск и, следовательно, число баллов по шкале целевого отбора.

2.6. Стандарт 6. Предварительная электронная информация

Для того, чтобы обеспечить надлежащую оценку риска, таможенная администрация должна своевременно требовать предварительную электронную информацию.

2.6.1 Необходимость компьютеризации

Для передачи таможенной службе предварительной электронной информации необходимо использовать таможенные компьютерные системы, в том числе осуществлять электронный обмен информацией при экспорте и импорте.

2.6.2 Рекомендации в отношении ИКТ, содержащиеся в Пересмотренной Киотской конвенции

Стандарты 7.1, 6.9, 3.21 и 3.18 Генерального приложения к Пересмотренной Киотской конвенции требуют, чтобы таможенная служба применяла в своей работе информационные и коммуникационные технологии (ИКТ) для таможенных операций, включая технологии электронной торговли. С этой целью ВТамО подготовила подробное Руководство по использованию автоматизированных систем для таможенной службы. К этому 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 таможенной службы.

2.6.3 Использование систем экономических операторов

В Руководстве по ИКТ рекомендуется также использовать коммерческие системы экономических операторов, проверяя их на соответствие таможенным требованиям. В частности, применительно к уполномоченной цепи поставок товаров отмечается, что предоставление таможенной службе доступа в режиме реального времени к коммерческим системам участвующих сторон, при условии, что все правовые вопросы и вопросы конфиденциальности решены, облегчило бы доступ к достоверной информации и открыло бы возможности для значительного упрощения процедур. Еще одним примером являются системы комплексной информации о грузах (CCS — Cargo Community Systems) — системы, создаваемые в портах или аэропортах участниками транспортной цепи для обмена всеми значимыми данными о грузах и транспорте. При условии, что эти системы содержат все элементы, необходимые для таможенных целей, таможенная служба должна изучить возможность участия в таких системах и получения из них данных, необходимых для таможенных целей.

2.6.4 Стандарты электронного обмена данными

В Руководстве по ИКТ Киотской конвенции таможенной службе рекомендуется разработать несколько решений для электронного обмена информацией. При том, что международный стандарт ООН EDIFACT по-прежнему является одним из предпочтительных вариантов электронного обмена данными, таможенной службе следует также рассмотреть другие возможности, такие как формат XML. В зависимости от рисков, ожидаемых объемов операций и типов участвующих в них компаний, даже использование электронной почты и телефакса может быть приемлемым решением.

2.6.5 Модель данных ВТамО

Экономические операторы, от которых требуется предоставлять таможенной службе грузовые декларации и декларации на товары на основе наборов данных,

содержащихся в Модели данных ВТамО, должны соблюдать требования к электронным сообщениям Модели данных ВТамО.

2.6.6 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. Для выработки эффективной и результативной стратегии безопасности информационных технологий таможенная служба должна провести оценку риска. В Руководстве по ИКТ Киотской конвенции описано, как комплексная стратегия безопасности ИКТ может обеспечить доступность, целостность и конфиденциальность информации, информационных систем и проходящей через них информации, включая, например, неопровержимость отправки или получения. Существует множество способов обеспечения безопасности ИКТ, описание которых можно найти в Киотской конвенции по ИКТ.

2.6.7 Цифровые подписи

Одним из основных элементов безопасности ИКТ в стратегии обеспечения безопасности цепи поставок являются цифровые подписи. Использование цифровых подписей или инфраструктуры открытых ключей может играть важную роль в обеспечении безопасности электронного обмена информацией. Цепь комплексного таможенного контроля подразумевает предоставление участникам внешнеэкономической деятельности возможности заблаговременно предоставлять свои декларации в таможенные администрации как при экспорте, так и при импорте. Было бы полезным, если бы экономические операторы могли также воспользоваться взаимным признанием цифровых сертификатов. Это позволило бы экономическим операторам подписывать все электронные сообщения, направляемые тем таможенным администрациям, которые согласились признать такой сертификат. Трансграничное признание цифровых сертификатов может помочь повысить безопасность и одновременно упростить процессы для участников внешнеэкономической деятельности. С этой целью таможенным администрациям предлагается применять Рекомендацию ВТамО об электронной передаче и аутентификации таможенной и иной соответствующей нормативной информации.

2.6.8 Институциональное развитие

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

2.6.9 Конфиденциальность и защита данных

Обмен данными как между таможенными администрациями, так и с частным сектором по требованию таможенной службы следует начинать лишь после

проведения между соответствующими государственными структурами консультаций по вопросам обеспечения необходимой конфиденциальности и защиты данных. Законодательство о конфиденциальности и защите данных дополняется с целью защитить право граждан на конфиденциальность, обеспечить конфиденциальность торговой информации и предоставить гражданам доступ к их личным данным для проверки их точности.

Для этого национальное законодательство должно содержать положения, обязывающие обеспечивать конфиденциальность, безопасность и достаточную защиту всех данных, собираемых и (или) передаваемых таможенной службой, и предоставлять определенные права физическим и юридическим лицам, к которым эта информация имеет отношение.

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

2.7. Стандарт 7. Целевой отбор и коммуникация

Таможенные администрации должны обеспечить возможность совместного целевого отбора и возможность использования стандартизированных наборов критериев целевого отбора, а также создать совместимые механизмы коммуникации и (или) обмена информацией; эти элементы будут способствовать будущему развитию системы взаимного признания результатов контроля.

2.7.1 Компендиум ВТамО по управлению таможенными рисками

Том II Компендиума ВТамО по управлению таможенными рисками содержит положения о стандартизированной оценке рисков, включая стандартизированные наборы критериев целевого отбора.

2.7.2 Правовые аспекты

Для повышения эффективности мер по обеспечению безопасности грузовых партий и борьбе с трансграничной организованной преступностью таможенные администрации могут совместно проводить целевой отбор и скрининг. Обычно таможенные администрации совместно определяют правила и условия таких совместных действий. Документы ВТамО, такие как Йоханнесбургская конвенция и Типовое двустороннее соглашение, содержат положения, способствующие такому международному или двустороннему сотрудничеству.

2.8. Стандарт 8. Показатели эффективности

Таможенные администрации должны вести статистическую отчетность, содержащую показатели эффективности, включая, помимо прочего, число досмотренных грузовых партий, число выделенных в отдельную подгруппу грузовых партий повышенного риска, число проведенных досмотров грузовых партий повышенного риска, число досмотров грузовых партий повышенного риска с использованием технологий неинтрузивного досмотра, число досмотров грузовых партий повышенного риска с использованием технологий неинтрузивного досмотра и физических средств, число досмотров грузовых партий повышенного риска с использованием только физических средств, продолжительность таможенного оформления, а также положительные и отрицательные результаты.

Отчеты о внедрении Рамочных стандартов SAFE должны направляться во ВТамО и обобщаться ВТамО. В соответствующих случаях таможенные администрации должны обмениваться статистическими данными, касающимися вышеупомянутых грузовых партий повышенного риска и досмотров.

2.8.1 Сбор данных

Таможенные администрации будут собирать данные и использовать их для расчета показателей эффективности, чтобы оценить действенность и результативность применения ими Рамочных стандартов SAFE. Одним из методов, которые можно использовать для этой цели, является является Исследование времени выпуска товаров (ИВВ) ВТамО.

2.9. Стандарт 9. Оценка безопасности

Таможенная администрация должна сотрудничать с другими компетентными органами при проведении оценки безопасности перемещения товаров по международной цепи поставок и обязана делать все возможное для оперативного устранения выявленных слабых мест.

2.10. Стандарт 10. Морально-этические качества сотрудников

Таможенная администрация и другие компетентные органы должны создать программы по предотвращению фактов несоблюдения сотрудниками морально-этических норм, выявлению таких фактов и борьбе с ними.

2.10.1 Пересмотренная Арушская декларация ВТамО

Пересмотренная Арушская декларация ВТамО является основным руководством для таможенных администраций при создании антикоррупционных систем.

2.10.2 Обучение

Для обеспечения безопасности и упрощения функционирования глобальной цепи поставок необходимо, чтобы таможенная администрация и другие участники цепи поставок имели в своем распоряжении высококвалифицированных мотивированных сотрудников. Таможенная служба должна позаботиться о том, чтобы сотрудники всех уровней регулярно проходили необходимую профессиональную подготовку для приобретения и сохранения навыков, необходимых для осуществления эффективного и действенного таможенного контроля и для работы с электронным оборудованием.

2.11. Стандарт 11. Досмотр в целях безопасности при отправке

В целях обеспечения безопасности таможенная администрация должна проводить досмотр при отправке грузов и (или) транспортных средств повышенного риска по обоснованному запросу импортирующей страны.

2.11.1 Досмотр по запросу

В случае, когда какая-либо таможенная администрация, проведя оценку риска, 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 запросом о проведении досмотра, желательно до погрузки (см. пункт 2.4.1.).

2.11.2 Правовые аспекты

Наряду с другими административными механизмами такие документы ВТамО, как Йоханнесбургская конвенция и Типовое двустороннее соглашение обеспечивают таможенной администрации возможность обратиться к другой таможенной администрации с запросом о проведении таких мероприятий.

*
* *

3. Целостность пломб для обеспечения безопасности при контейнерных перевозках

3.1. Важность четкого определения отношений в сфере безопасности

Максимальная ясность и консенсус в вопросе отношений между сторонами при безопасном перемещении контейнерных грузов в сочетании с постоянным поддержанием и укреплением этих отношений обеспечат много преимуществ всем сторонам. К этим преимуществам относятся:

- бóльшая защищенность от действий террористов, стремящихся использовать международную торговлю товарами в своих интересах;
- снижение вероятности возникновения экономических трудностей, вызванных нарушением или прекращением торговли в результате террористических актов;
- бóльшая защищенность от хищения и несанкционированного перемещения грузов с соответствующим сокращением прямых потерь и косвенных издержек, таких как расходы на страхование;
- бóльшая защищенность от незаконных перевозок лиц или материалов, таких как наркотики и оружие;
- бóльшая защищенность от незаконных перевозок товаров «черного» и «серого» рынка;
- снижение риска уклонения от уплаты пошлин и налогов;
- укрепление доверия к международным торговым системам со стороны существующих и потенциальных грузоотправителей;
- выгоды в плане упрощения торговли, такие как сокращение числа досмотров (сокращение времени, проводимого на границах) и доступ к упрощенным процедурам.

3.2. Обязанности участников цепи ответственности

A. Горизонтальные обязанности

Ряд обязанностей и принципов применяются в течение всего жизненного цикла контейнерной отправки товаров. Акцент делается на отношения между сторонами при переходе контейнера под ответственность или в собственность другого лица. При этом никоим образом не уменьшается и не отходит на второй план основополагающая обязанность грузоотправителя обеспечить надежную и безопасную загрузку и опломбирование контейнера. Каждая сторона, которая имеет в своем распоряжении контейнер, обязана обеспечить безопасность порученного 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 предоставить властям для таможенных целей и контроля безопасности, имеет определенные обязанности. К этим обязанностям относятся:

- обеспечение физической защиты товаров от несанкционированных манипуляций, хищения и повреждения;
- предоставление государственным органам соответствующей точной и своевременной информации, необходимой для контроля безопасности;
- защита относящейся к товарам информации от несанкционированных манипуляций и несанкционированного доступа. Эта обязанность сохраняется у стороны до получения товаров под ее ответственность, в период, когда товары находятся под ее ответственностью, и в последующий период.

Неотъемлемой частью цепи ответственности являются охранные пломбы. Ниже рассматриваются вопросы оценки состояния охранных пломб и порядок опломбирования. При каждой передаче загруженного контейнера под ответственность следующего лица принимающая сторона должна контролировать охранные пломбы. Контроль пломбы заключается в визуальной проверке на наличие признаков повреждения, сравнении идентификационного номера пломбы с грузовой документацией и внесении результатов осмотра в соответствующие документы. В случае отсутствия пломбы, наличия признаков повреждения или несоответствия идентификационного номера пломбы грузовой документации необходимо принять ряд мер.

Принимающая сторона должна обратить на нарушение внимание стороны, передающей контейнер, и грузоотправителя. Принимающая сторона должна отметить нарушение в грузовой документации. Принимающая сторона должна уведомить таможенную службу или правоохранительные органы в соответствии с национальным законодательством. Если требования о таком уведомлении отсутствуют, принимающая сторона должна отказаться принимать контейнер под свою ответственность до установления связи со стороной, передающей контейнер, и до устранения нарушений. После устранения нарушений принимающая сторона должна установить на контейнер охранную пломбу и внести соответствующую информацию, включая номер новой пломбы, во все соответствующие грузовые документы.

Допускается замена охранных пломб на контейнере на законных основаниях, например, для досмотра таможенной администрацией страны вывоза с целью проверки соблюдения экспортных правил, для обеспечения безопасной укладки и крепления груза при загрузке перевозчиком, для подтверждения грузовых деклараций таможенной администрацией страны ввоза, а также для досмотра сотрудниками правоохранительных органов в связи с проблемами нормативного или уголовного характера.

Если сотрудники государственных или частных структур снимают охранную пломбу с целью досмотра груза, они должны установить другую пломбу в соответствии с изложенным ниже требованиями и внести всю информацию о своих действиях, включая номер новой пломбы, в грузовую документацию.

B. Загрузочная площадка

Грузоотправитель (консигнант) отвечает за безопасную загрузку контейнера, а также за точное и полное описание груза. Кроме того, грузоотправитель отвечает за

установку грузовых охранных пломб сразу же по завершении загрузки контейнера и за подготовку документации по каждой грузовой партии с указанием номера пломбы.

Грузовая охранная пломба должна соответствовать определению высоконадежных механических пломб, содержащемуся в стандарте ISO 17712. Пломбу следует устанавливать на контейнер так, чтобы избежать уязвимости пломбы для несанкционированных манипуляций, характерной при традиционном расположении пломбы на ручке контейнера. В качестве приемлемых альтернатив предлагается устанавливать пломбы в местах, исключающих поворачивание запорного устройства внешней двери, или использовать аналогичные меры, делающие несанкционированные манипуляции очевидными, например, опломбирование кабелей, проходящих через задвижку двери.

Сухопутный перевозчик забирает груз. Перевозчик получает документацию, контролирует пломбу, делает запись о ее состоянии в документации и отбывает с грузом.

C. Промежуточный терминал

Если контейнер перемещается через промежуточный терминал, то сухопутный перевозчик передает контейнер на ответственное хранение оператору терминала. Оператор терминала получает документацию, контролирует пломбу и делает запись о ее состоянии в документации. Обычно оператор терминала направляет электронное уведомление о получении (отчет о состоянии) другим частным лицам, участвующим в отправке. Оператор терминала готовит контейнер к следующему этапу перевозки автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом. Аналогичная проверка и обработка документации происходит при заборе или убытии контейнера с промежуточного терминала. Государственные органы в очень редких случаях участвуют в смене видов транспорта на промежуточных терминалах или получают информацию о ней.

D. 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 лицам, участвующим в отправке. Оператор терминала готовит контейнер к погрузке на океанское судно.

Перевозчик или океанский терминал как агент перевозчика контролирует состояние пломбы и делает соответствующую запись о ее состоянии. Это происходит на входе или после входа на территорию терминала, но в любом случае до погрузки контейнера на судно. Государственные органы страны-экспортера проверяют экспортную документацию, проводят необходимый экспортный контроль и предоставляют сертификаты безопасности. Таможенные администрации, которые требуют предоставления предварительной информации о грузе, получают такую информацию, проверяют ее и либо допускают контейнер к погрузке (явно или по умолчанию), либо отдают распоряжение «не грузить» в отношении контейнеров, которые не могут быть погружены без проведения дальнейшей проверки, возможно с досмотром.

Для тех стран, которые применяют экспортные декларации и требования в отношении проверки, перевозчик должен потребовать от грузоотправителя документацию, подтверждающую, что грузоотправитель выполнил соответствующие требования до отгрузки партии на экспорт. Однако именно грузоотправитель (консигнант) отвечает за выполнение всех требований к документации и других требований, предъявляемых при экспорте. Где это применимо, океанский перевозчик должен предоставить информацию по своему грузовому манифесту таможенной службе страны ввоза, которая требует такую информацию. Отправки, по которым отдано распоряжение «не грузить», не должны загружаться на борт судна без дальнейшей проверки.

E. Перегрузочный терминал

Оператор перегрузочного терминала контролирует состояние охранной пломбы между моментом выгрузки и моментом перегрузки контейнера. Данное требование может быть отклонено, если перегрузочный терминал использует план обеспечения безопасности, соответствующий Международному кодексу по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС, подготовленный Международной морской организацией).

F. Разгрузочный океанский терминал

Обычно для упрощения таможенной очистки грузовой партии на разгрузочном океанском терминале грузополучатель нанимает таможенного брокера. Как правило, для этого требуется, чтобы владелец груза предоставил брокеру документацию до прибытия груза.

Океанский перевозчик направляет предварительную электронную информацию о грузовом манифесте оператору терминала и таможенной администрации ввоза в соответствии с действующими требованиями. Сразу же после выгрузки или позднее таможенная служба может отобрать контейнеры для досмотров разного уровня. Помимо самого груза таможенная служба может также проконтролировать состояние пломб и соответствующую документацию. Если предполагается перевозка контейнера под таможенным контролем в другое место для таможенной очистки, таможенная служба разгрузочного терминала должна установить на контейнер таможенную пломбу и внести соответствующую информацию в документацию.

Грузополучатель (консигнатор) или таможенный брокер оплачивает все причитающиеся таможенные пошлины и налоги и организует выпуск грузовой партии таможней. Приняв контейнер к убытию с океанского терминала, сухопутный перевозчик осматривает его, делает отметки о состоянии пломбы и получает документацию от оператора терминала.

G. Промежуточный терминал

Процессы на промежуточных терминалах в стране ввоза аналогичны процессам на промежуточных терминалах в странах вывоза.

H. Разгрузочная площадка

После получения контейнера грузополучатель или лицо, занимающееся расконсолидацией груза, контролирует пломбу и отмечает в документации все замеченные нарушения. Грузополучатель выгружает контейнер и сверяет количество и состояние груза с документацией. При обнаружении нехватки, повреждений или излишков информация о них записывается для оформления рекламации или страхового иска, а грузовая партия и грузовая документация подвергаются аудиту и проверке. При обнаружении нарушений, связанных с наркотиками, контрабандой, сокрытием пассажиров и подозрительными материалами, следует оповестить таможенную службу грузополучателя или иные правоохранительные органы.

*

* *

IV. Опора II «Таможня — Бизнес»

1. 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 идентификации тех частных компаний, которые обеспечивают высокую степень гарантий безопасности при выполнении их роли в цепи поставок товаров. Эти компании-партнеры должны получать ощутимые преимущества от партнерства в форме ускоренного оформления и других мер.

Следующая выдержка из «Рекомендаций высокого уровня в отношении соглашений о сотрудничестве между членами ВТамО и частным сектором с целью повышения безопасности цепи поставок товаров и упрощения потока международной торговли» свидетельствует о том, что отношения между таможенной службой и предпринимательским сообществом чрезвычайно важны для повышения безопасности международной торговли:

«Риски, с которыми сталкивается таможенная служба, сокращаются настолько, насколько таможенная служба может полагаться на меры, принимаемые ее партнерами в торговом сообществе для оценки и минимизации угроз собственной цепи поставок товаров. Поэтому компании, которые демонстрируют поддающуюся проверке готовность повышать безопасность цепи поставок товаров, получат преимущества. Минимизация рисков таким образом способствует выполнению таможенной службой ее функций по обеспечению безопасности и по упрощению законной торговли».

Такие программы позволяют перенести контроль безопасности цепи поставок на более ранний этап путем вовлечения частного сектора и предъявления повышенных требований безопасности в пункте происхождения (например в пункте загрузки контейнера на погрузочной площадке иностранного изготовителя) и по мере передвижения контейнера между узлами цепи поставок.

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

Приоритеты при валидации и авторизации участников могут быть определены с учетом ряда факторов, таких как объем импорта, нарушения, связанные с безопасностью, стратегические угрозы, исходящие от некоторых географических регионов, и другой информации, связанной с рисками. Выбор значимых факторов будет неизбежно зависеть от меняющихся обстоятельств.

Исключительно важным является также наличие общих договоренностей о минимальных преимуществах, которые компании-партнеры могут получить благодаря статусу УЭО. Такие преимущества могут включать ускоренное прохождение грузов пониженного риска через таможню, повышение уровня безопасности, оптимизацию издержек цепи поставок за счет эффективного решения вопросов безопасности, повышение репутации организации, расширение деловых возможностей, более полное понимание таможенных требований и более эффективную коммуникацию между УЭО и таможенной администрацией.

УЭО, соответствующие критериям, изложенным в приложении IV, должны получать и другие преимущества от упрощения таможенных процедур, помимо преимуществ, связанных с безопасностью.

Многие компании, действующие в узлах международной цепи поставок, уже должны удовлетворять существующим международным требованиям безопасности и (или) применять внутренние программы безопасности, чтобы устранить факторы, вызывающие обеспокоенность таможенных администраций. Системы, создаваемые в рамках опоры «Таможня — Бизнес» Рамочных стандартов SAFE, должны основываться на аккредитации по критериям качества таможенных процессов, в которых для упрощения процедур, обычно осуществляемых при трансграничной торговле, используются информационные технологии, и предусматривать преимущества для импортеров, экспортеров, брокеров, экспедиторов, перевозчиков и других компаний, отвечающих установленным требованиям.

Опираясь, в частности, на многочисленные национальные инновационные программы УЭО, таможенные администрации и участники внешнеэкономической деятельности, присоединившиеся к Рамочным стандартам SAFE, гармонизируют стандарты по Опоре II[10].

В том, что касается мер по непрерывности и возобновлению торговой деятельности, правительства должны действовать в сотрудничестве с частным сектором, включая уполномоченных экономических операторов, чтобы разработать механизмы, планы и процессы, направленные на обеспечение максимальной непрерывности и ускоренное возобновление торговой деятельности в случае нарушения международной цепи поставок[11].

Отмечая сходство между ними, необходимо четко различать программу УЭО Рамочных стандартов SAFE, программы соответствия (аналогичные концепции «уполномоченного лица» в переходном стандарте 3.32 Пересмотренной Киотской конвенции (ПКК) и концепцию «уполномоченного оператора» в Статье 7.7 СУПТ ВТО.

По сравнению с другими подобными программами (схемами) программа УЭО Рамочных стандартов SAFE имеет комплексный всеобъемлющий характер. Внедрение программы УЭО Рамочных стандартов SAFE обеспечивает, в частности, выполнение обязательств, предусмотренных Статьей 7.7 СУПТ ВТО и переходным стандартом 3.32 ПКК.

[10] Технические условия Опоры II Рамочных стандартов SAFE приведены в пункте 2 раздела IV настоящего документа.

[11] Подробные данные по непрерывности и возобновлению торговой деятельности представлены в разделе VI настоящего документа.

2. Стандарты и технические условия внедрения

Члены Всемирной таможенной организации (ВТамО) и частные торговые компании признают важность и взаимосвязь обеспечения безопасности цепи поставок и упрощения трансграничного движения товаров. Они также признают, что, предпринимая шаги по улучшению ситуации в одной из этих двух сфер, они одновременно извлекают для себя соответствующие преимущества и во второй. В этой связи следует обратить внимание на «Рамочные стандарты SAFE ВТамО для отраслевых соглашений о сотрудничестве, направленных на повышение безопасности цепи поставок товаров и упрощения торговли», которые могли бы послужить прообразом такой системы на начальном этапе внедрения Рамочных стандартов SAFE. В основе успешных партнерских отношений между таможенной службой и предпринимательским сообществом 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 таможенной службы и предпринимательского сообщества: партнерство, безопасность, авторизация, технология, коммуникации и упрощение.

2.1. Стандарт 1. Партнерство

Уполномоченные экономические операторы, участвующие в международной цепи поставок товаров, будут проводить самооценку с учетом заранее установленных стандартов безопасности и передовых практик с тем, чтобы их собственная внутренняя политика и процедуры обеспечивали достаточные гарантии безопасности грузов, проходящих по их цепям поставок, вплоть до их выпуска из-под таможенного контроля в пункте назначения.

Программа партнерства «Таможня — Бизнес» должна допускать гибкость и адаптивность планов обеспечения безопасности с учетом бизнес-модели каждого УЭО.

Таможенная администрация и УЭО должны совместно определить и документально зафиксировать соответствующие партнерские меры по обеспечению безопасности, которые УЭО будут внедрять и поддерживать.

Совместно подготовленный документ о партнерстве между таможенной службой и компанией должен содержать четкое описание поддающихся проверке процессов, подтверждающих, насколько это возможно и в соответствии с бизнес-моделью УЭО, намерение деловых партнеров УЭО, включая производителей, поставщиков и продавцов, соблюдать стандарты безопасности, изложенные в Рамочных стандартах SAFE.

Периодическая оценка рабочих процессов УЭО и реализуемых им мер обеспечения безопасности должна проводиться с учетом рисков и в соответствии с процедурами обеспечения безопасности, изложенными в соответствующем соглашении об обеспечении безопасности предпринимательской деятельности.

2.2. Стандарт 2. Безопасность

Уполномоченные экономические операторы внедрят в свою деловую практику заранее определенные передовые практики обеспечения безопасности.

УЭО примет меры по обеспечению безопасности зданий, организует наблюдение и контроль по внешнему и внутреннему периметрам, введет соответствующий пропускной режим, предотвращающий несанкционированный доступ к помещениям, транспортным средствам, погрузочным площадкам и зонам размещения грузов. Контроль доступа к объектам в безопасной цепи поставок должен включать управленческий контроль выдачи и надлежащую проверку 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 должен включать своевременное и полное изъятие выданных сотрудникам идентификационных документов и средств доступа на территорию компании и к ее информационным системам при увольнении сотрудников.

Важные для торговли данные должны быть защищены с помощью необходимых автоматических систем резервного копирования (таких как защищенные паролем индивидуальные учетные записи, подлежащие периодическому подтверждению), соответствующего обучения сотрудников в области безопасности информационных систем, а также средств защиты информации от несанкционированного доступа и неправомерного использования.

Программы кадровой безопасности должны включать проверку уже нанятых и потенциальных сотрудников, насколько это допускает национальное законодательство. Эти программы должны включать периодические проверки биографических данных сотрудников, занимающих чувствительные с точки зрения безопасности должности, и регистрацию необычных изменений внешних проявлений социально-экономического положения сотрудников.

УЭО должен применять соответствующие его бизнес-модели программы и меры безопасности, призванные повысить безопасность рабочих процессов компании-партнера, связанных с транспортировкой, обработкой и хранением грузов в безопасной цепи поставок товаров.

Следует применять специальные процедуры для того, чтобы вся информация, как электронная, так и рукописная, которая используется для обработки грузов, была понятной, своевременной, точной и защищенной от изменений, утраты или введения ошибочных данных. УЭО и таможенная служба должны обеспечить конфиденциальность коммерческой и чувствительной с точки зрения безопасности информации. Предоставленная информация должна использоваться исключительно в тех целях, для которых она была предоставлена.

При отправлении или получении груза УЭО должен проконтролировать его соответствие отгрузочной документации. УЭО должен обеспечить точную и своевременную передачу информации о грузе, полученную от его деловых партнеров. Лица, отправляющие или получающие груз, должны быть идентифицированы до получения или выпуска груза.

УЭО должен провести специальную подготовку своих сотрудников, чтобы помочь им обеспечивать целостность груза, распознавать потенциальные внутренние угрозы безопасности и осуществлять контроль доступа. УЭО должен проинформировать своих сотрудников о применимых в компании процедурах выявления подозрительных происшествий и оповещения о них.

2.3. Стандарт 3. Авторизация

Таможенная администрация совместно с представителями торгового сообщества разработает процессы валидации или процедуры аккредитации по критериям качества, которые обеспечат преимущества компаниям, получившим статус уполномоченного экономического оператора. Эти процессы должны, кроме прочего, определять ощутимые преимущества, как указано в приложении IV, благодаря которым УЭО увидят отдачу от своих инвестиций в надлежащие системы и процессы обеспечения безопасности, включая, как минимум, снижение частотности проверок документов и физических досмотров, а также ускоренный выпуск (таможенная очистка) их товаров.

Таможенная администрация должна сотрудничать (в различных формах) с компаниями-партнерами для определения общих преимуществ, которые могут быть получены за счет совместного участия в безопасной цепи поставок.

Таможенная администрация должна с вниманием относиться к вопросам УЭО и его уполномоченных представителей и совместно с ними выработать формализованный способ коммуникации, который гарантирует надлежащее получение, рассмотрение и решение всех вопросов.

Таможенная администрация должна в документальной форме подтвердить те ощутимые преимущества, которые она намерена предоставить (в рамках своих полномочий) компаниям-партнерам, в полной мере участвующим в обеспечении безопасной цепи поставок. Эти преимущества должны измеряться, сообщаться и соотноситься с обязательствами по мере внедрения таможенными службами национальных программ.

Таможенные администрации должны договориться о взаимном признании статуса УЭО в рамках совместных и отдельных программ, чтобы расширить преимущества, предоставляемые каждой из них УЭО.

В соответствующих случаях таможенная администрация должна создавать условия, изменять положения и внедрять процедуры, призванные ускорить оформление для целей потребления или вывоза грузовых партий, отнесенных к категории грузов пониженного риска с точки зрения безопасности.

Таможенная администрация извлечет для себя преимущества за счет повышения безопасности товаров в международной цепи поставок в тех случаях, когда усовершенствованные процессы сбора и анализа данных и возможности оценки рисков и более точный целевой отбор грузовых партий повышенного риска приведут к оптимальному использованию ресурсов.

Таможенная администрация, как и УЭО, получит преимущества от применения самооценки и проверки.

2.4. Стандарт 4. Технология

Все стороны будут содействовать использованию современных технологий для сохранения целостности грузов и контейнеров.

УЭО должен соответствовать по меньшей мере действующим требованиям, изложенным в различных международных соглашениях, включая, помимо прочего, Таможенную конвенцию о контейнерах 1972 г. и Таможенную конвенцию о международной дорожной перевозке грузов с применением книжек МДП (Конвенция МДП, 1975 г.).

Таможенные администрации должны облегчать и поощрять с помощью соответствующих постоянно дополняемых стимулов добровольное применение УЭО самых современных технологий помимо механических пломб, включая «умные» устройства обеспечения безопасности, для обеспечения и мониторинга целостности контейнеров и грузов и оповещения о несанкционированном доступе к контейнерам и грузам.

УЭО должны применять задокументированные процедуры, отражающие их внутреннюю политику в отношении опломбирования и обработки грузов и предполагающие использование высоконадежных пломб и (или) других устройств, призванных предотвратить несанкционированные манипуляции с грузом.

Таможенная администрация должна применять задокументированные процедуры, отражающие их порядок контроля пломб, а также рабочие процедуры, применяемые при обнаружении нарушений.
Таможенная администрация и УЭО должны поддерживать открытый диалог в областях, представляющих взаимный интерес, чтобы совместно пользоваться передовыми достижениями в области промышленных стандартов и современных технологий обеспечения целостности контейнеров, а также сохранять готовность совместно действовать в случае обнаружения фактов нарушения целостности пломб.

В этом отношении Рекомендация Совета ВТамО относительно таможенных формальностей в связи с временным ввозом устройств безопасности контейнеров, воспроизведенная в пакете документов SAFE, обеспечивает основу для упрощения временного ввоза этих устройств.

2.5. Стандарт 5. Коммуникация

Таможенная администрация будет регулярно обновлять программу партнерства «Таможня — Бизнес», чтобы способствовать внедрению минимальных стандартов безопасности и передовых практик обеспечения безопасности цепи поставок.

По согласованию с УЭО или его представителями таможенная служба должна определить процедуры, применяемые в случае запросов или подозрений о нарушении таможенных правил, включая предоставление УЭО или его агентам телефонных

номеров, по которым в чрезвычайной ситуации можно обратиться к соответствующим сотрудникам таможенной службы.

Таможенная служба должна регулярно проводить как на национальном, так и на местном уровне консультации со всеми участниками международной цепи поставок для обсуждения вопросов, представляющих взаимный интерес, включая таможенные правила, процедуры и требования, предъявляемые к безопасности территорий и грузовых партий.

УЭО должен с вниманием относиться к вышеупомянутым усилиям, предпринимаемым таможенной службой с целью координации со своими партнерами, и содействовать диалогу, который позволяет лучше понять обстановку и обеспечить актуальность программы партнерства и ее полное соответствие базовым стандартам безопасности, полезным обоим партнерам.

2.6. Стандарт 6. Упрощение

Таможенная администрация будет действовать в сотрудничестве с УЭО для обеспечения максимальной безопасности и упрощения функционирования международной цепи поставок товаров, начинающейся на ее таможенной территории или проходящей через нее.

Таможенная администрация должна создавать условия и внедрять процедуры, призванные консолидировать и упорядочить процесс предоставления необходимой для таможенной очистки информации, как для упрощения торговли, так и для выявления грузов повышенного риска с целью принятия надлежащих мер.[12]

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

*
* *

[12] В Пересмотренной Киотской конвенции представлена глобальная модель, с помощью которой это можно реализовать.

V. Опора III «Таможня — Другие государственные и межправительственные органы»

1. Введение

С момента разработки Рамочных стандартов SAFE в 2005 году возросла важность сотрудничества между таможенной службой и другими государственными и межправительственными органами, участвующими в международной торговле и обеспечении безопасности цепи поставок. С учетом этого ВТамО внедрила ряд ключевых инструментов, в частности, компендиумы по скоординированному управлению границами и «единому окну», которые влияют на сотрудничество между таможенной службой и другими государственными и межправительственными органами и направляют его.

Основная цель этого сотрудничества заключается в том, чтобы правительства эффективно и результативно реагировали на угрозы безопасности цепи поставок, избегая дублирования требований и проверок, гармонизируя процессы и, в конечном итоге, работая над созданием глобальных стандартов, обеспечивающих безопасность движения товаров для упрощения торговли.

Многие государственные органы сотрудничают с таможенной службой в области обеспечения безопасности цепи поставок. Помимо прочих, к ним относятся органы, отвечающие за транспортную безопасность, органы внутренних дел (например, полиция), органы, действующие на границе (например, сельскохозяйственные), и службы лицензирования (например, двойного назначения).

Существует множество потенциальных форм взаимного сотрудничества: можно совместно использовать общие помещения, оборудование и базы данных, обмениваться информацией, совместно проводить целевой отбор (оценку риска), валидацию программ или контроль, а также согласовывать свои программы безопасности и меры контроля.

Сотрудничество между различными органами имеет существенное значение на национальном уровне. Учитывая характер глобальной цепи поставок, следует развивать эффективное сотрудничество на двусторонней и многосторонней основе между организациями, представляющими различные секторы и регулирующие органы, чтобы поощрять и обеспечивать международную гармонизацию и снижать нагрузку как на участников внешнеэкономической деятельности, так и на правительства.

Для оказания помощи во внедрении данной опоры ВТамО предлагает своим членам инструменты и документы ВТамО, включая, помимо прочего, Пересмотренную Киотскую конвенцию, Компендиум по скоординированному управлению границами, Компендиум о «едином окне», Компендиум по УЭО и Компендиум по управлению таможенными рисками.

2. Стандарты и технические условия внедрения

Сотрудничество в рамках правительства

2.1. Стандарт 1. Взаимное сотрудничество

Правительства должны поощрять взаимное сотрудничество между таможенной администрацией и другими компетентными государственными органами.

2.1.1 Следует поощрять взаимное сотрудничество между таможенной службой и другими компетентными государственными органами, регулирующими транспортировку грузов с использованием различных видов транспорта, включая смешанные перевозки.

2.1.2 Сотрудничество между таможенной службой и авиационными властями

Таможенная служба должна наладить взаимное сотрудничество с авиационными властями в отношении соответствующих программ сертификации безопасности, например, Программы уполномоченных экономических операторов (УЭО) и Программы зарегистрированных агентов и известных грузоотправителей, с учетом ситуации каждого члена ВТамО. Таможенная служба должна способствовать тому, чтобы органы авиационной безопасности признали, что анализ таможенных рисков на уровне грузовой партии может играть важную роль в обеспечении безопасности воздушных грузов. Такой анализ таможенных рисков иногда может привести к дополнительной повторной проверке грузов, выходящей за рамки обычных правил авиационной безопасности.

2.1.3 Сотрудничество между таможенной службой, службами морской безопасности и портовыми службами безопасности

Таможенная служба должна наладить взаимное сотрудничество со службами, обеспечивающими безопасность на море, во внутренних водах и портах. Это сотрудничество может включать согласование программ УЭО и *Международного кодекса по охране судов и портовых средств* (Кодекс ОСПС) в таких областях, как процедура первоначальной оценки безопасности, обмен имеющейся необходимой информацией и, где это возможно, координация надзора за соблюдением требований и координация последующей деятельности.

2.1.4 Сотрудничество между таможенной службой и управлениями наземного транспорта

Таможенная служба должна наладить взаимное сотрудничество с управлениями наземного транспорта в отношении сухопутных перевозок (включая железнодорожные). Сотрудничество может включать такие области, как процедура первоначальной оценки безопасности, обмен имеющейся необходимой информацией и, где это возможно, координация надзора за соблюдением требований и координация последующей деятельности.

2.1.5 Сотрудничество между таможенной службой и почтовыми операторами

Таможенная служба должна наладить взаимное сотрудничество с почтовыми операторами, отвечающими за безопасность почтовых отправлений. Сотрудничество может включать такие области, как процедура первоначальной оценки безопасности, обмен имеющейся необходимой информацией и, где это возможно, координация надзора за соблюдением требований и координация последующей деятельности.

В частности, следует рассмотреть возможность обмена предварительной электронной информацией между таможенной службой и почтовыми операторами для обеспечения безопасности цепи поставок при одновременном упрощении таможенных процедур в отношении почтовых отправлений.

Применимые руководства по безопасности и охране почтовых операций содержатся в Стандартах безопасности S58 и S59 Всемирного почтового союза. Стандарты безопасности ВПС соответствуют Рамочным стандартам SAFE.

2.1.6 Сотрудничество между таможенной службой и органами контроля пассажирских перевозок

С учетом потенциальной связи между пассажирскими потоками и коммерческими грузовыми (торговыми) потоками, следует также наладить взаимное сотрудничество с органами, наделенными полномочиями по регулированию и контролю перемещения людей через границы.

2.2. Стандарт 2. Соглашения о сотрудничестве и процедуры сотрудничества

Правительства должны разработать договоренности и протоколы о сотрудничестве между органами, участвующими в международной торговле и обеспечении безопасности.

2.2.1 Необходимо создать механизмы для обеспечения межведомственной координации с целью повышения эффективности и результативности мер и операций по обеспечению безопасности цепи поставок. Эти механизмы должны позволять различным органам гармонизировать свои функции и обязанности для того, чтобы обеспечивать результативную работу и оптимальное качество данных, эффективно управлять рисками и предотвращать дублирование правительственных усилий по обеспечению безопасности и упрощению торговли.

Для этого правительствам следует принять во внимание статью 8 Соглашения об упрощении процедур торговли Всемирной торговой организации[13] , чтобы обеспечить оптимальное сотрудничество и координацию между различными компетентными органами.

2.3. Стандарт 3. Согласование программ безопасности

Правительства должны, в соответствующих случаях, согласовывать требования различных программ (режимов) безопасности, которые внедряются для повышения безопасности международной цепи поставок.

2.3.1 Таможенная служба должна наладить взаимное сотрудничество с другими государственными органами в отношении их программ безопасности. В рамках этого процесса гармонизации правительства должны обеспечить совместную работу таможенной службы и других органов по согласованию их процессов оценки и валидации безопасных операторов (таких как программы УЭО, программа зарегистрированных агентов и известных грузоотправителей, Кодекс ОСПС, внутренние программы соответствия).

2.3.2 В области безопасности воздушных грузов правительства должны работать над гармонизацией своих программ безопасности, а именно Программы УЭО и Программы зарегистрированных агентов и известных грузоотправителей. Сотрудничество может включать такие области, как процедуры подачи заявки и первоначальной оценки, обмен имеющейся необходимой информацией о заявителе, координация надзора за соблюдением требований и последующей деятельности после авторизации (предоставления статуса УЭО), включая обмен информацией в отношении отзыва или аннулирования статуса.

2.4. Стандарт 4. Гармонизация национальных мер контроля

Правительства должны согласовать меры контроля безопасности цепи поставок, принимаемые национальными государственными органами, включая меры по управлению рисками и снижению рисков, чтобы ограничить любое негативное воздействие этих мер на законную торговлю и международное движение.

2.4.1 Таможенная служба должна сотрудничать со всеми органами-партнерами для максимально возможной гармонизации их процессов контроля, мер или стратегий в целях обеспечения безопасности и экономической конкурентоспособности. Такое сотрудничество может включать совместное проведение физических и (или)

[13] https://tfadatabase.org/tfatext/article/8#:~:text=Each%20Member%20shall%20ensure%20that,in%20order%20to%20facilitate%20trade.

административных проверок, обмен информацией, скоординированное управление рисками и взаимное признание результатов контроля.

2.4.2 Таможенная служба должна заключать договоренности или соглашения с государственными органами, наделенными полномочиями по регулированию определенных товаров (например, оружия, опасных материалов), которые могут повлиять на общественную безопасность. Сотрудничество по вопросам безопасности, проверки и таможенной очистки таких товаров должно соответствовать принципам вышеупомянутого стандарта 4.

2.5. Стандарт 5. Разработка мер по обеспечению непрерывности и возобновлению торговли

Таможенная служба должна работать совместно с другими государственными органами, а также с частным сектором с целью определить их соответствующие роли и обязанности в отношении мер по обеспечению непрерывности и возобновлению торговли, чтобы продолжить торговлю в случае происшествия, разрушающего цепь поставок.

2.5.1 Для успешности мер по непрерывности и возобновлению торговой деятельности и для продолжения торговых операций в случае происшествия, разрушающего цепь поставок, важно заблаговременно разработать и при необходимости обновлять планы и механизмы, учитывающие соответствующие роли и обязанности.

2.6. Стандарт 6. Гармонизация требований о предоставлении данных

Таможенная служба должна разработать соглашения о сотрудничестве с другими государственными органами, требующими предоставления данных для таможенной очистки товаров, чтобы способствовать беспрепятственному предоставлению, передаче и повторному использованию данных о международной торговле в соответствии с концепцией «единого окна».

2.6.1 Таможенная служба и другие государственные органы должны работать над созданием системы, позволяющей участникам внешнеэкономической деятельности предоставлять необходимую электронную информацию лишь в один уполномоченный орган, предпочтительно в таможенную службу. В этом контексте таможенная служба должна стремиться к тесной интеграции с коммерческими процессами и информационными потоками глобальной цепи поставок, например, путем использования в качестве импортных и экспортных деклараций коммерческой документации, такой как счета-фактуры и заказы на покупку.

2.6.2 При создании, продвижении и внедрении среды «единого окна», правительствам следует руководствоваться международными стандартами, такими как Рекомендации и руководства СЕФАКТ ООН о создании механизма «единого окна» для международной торговли, Компендиум ВТамО о среде «единого окна» и Модель данных ВТамО.

Сотрудничество между правительствами

2.7. Стандарт 7. Взаимное сотрудничество

Правительства должны поощрять взаимное сотрудничество между таможенными администрациями и другими компетентными государственными органами, участвующими в обеспечении безопасности цепи поставок через границы или в рамках таможенного союза.

2.7.1 Такое взаимное сотрудничество может включать обмен информацией, обучение, техническую помощь, институциональное развитие, совместное использование оборудования, а в соответствующих случаях и согласование рабочих графиков.

2.8. Стандарт 8. Разработка соглашений или протоколов о сотрудничестве

Правительства должны разработать соглашения или протоколы о сотрудничестве между своими органами, которые работают бок о бок на общей границе или в рамках таможенного союза.

2.8.1 Для такого сотрудничества может потребоваться подписание меморандумов о взаимопонимании, соглашений о взаимной помощи в таможенных делах или иных соглашений, необходимых для скоординированного выполнения функций по управлению границами.

2.9. Стандарт 9. Гармонизация программ безопасности

Где это возможно, правительства должны гармонизировать требования различных программ безопасности, которые внедряются для повышения безопасности международной цепи поставок.

2.9.1 Где это возможно, органы, участвующие в обеспечении безопасности цепи поставок, должны сотрудничать друг с другом для расширения программ безопасности. Это сотрудничество может быть достигнуто путем согласования требований, расширения преимуществ для участников и минимизации ненужного дублирования.

2.10. Стандарт 10. Гармонизация трансграничных мер контроля

Правительства должны работать над гармонизацией трансграничных мер контроля.

2.10.1 Сотрудничество может включать взаимное признание мер контроля и программ соответствия, совместное использование ресурсов и методов, а также признание таможенной очистки товаров другой стороной.

Многонациональное сотрудничество

2.11. Стандарт 11. Налаживание взаимного сотрудничества

Правительства должны совместно поощрять сотрудничество между международными органами, участвующими в обеспечении безопасности цепи поставок.

2.11.1 Правительства, работающие через ВТамО, должны взаимодействовать со всеми международными партнерами, участвующими в международной торговле и обеспечении безопасности цепи поставок, для разработки, поддержания и укрепления гармонизированных международных стандартов.

2.12. Стандарт 12. Разработка соглашений или протоколов о сотрудничестве

ВТамО от имени своих членов должна разрабатывать и поддерживать соглашения о сотрудничестве с международными правительственными органами (например, ИКАО, ИМО и ВПС), участвующими в обеспечении безопасности цепи поставок.

2.12.1 Целью этих совместных усилий будет дополнение работы членов ВТамО по вопросам национального и многонационального сотрудничества и координации, а также принятия (гармонизации) международных стандартов.

*
* *

VI. Непрерывность и возобновление торговой деятельности

Правительства должны работать с собственными органами и частным сектором, а также с другими правительствами, чтобы разработать механизмы, планы и процессы, направленные на обеспечение непрерывности и возобновления торговой деятельности в случае нарушения международной цепи поставок.

Различные органы будут выполнять различные обязанности для продолжения торговли в случае происшествия, разрушающего цепь поставок. Важно, чтобы таможенные администрации работали с другими государственными органами и частным сектором, чтобы определить их соответствующие роли и обязанности. Следует разработать и при необходимости обновлять планы и механизмы, учитывающие эти обязанности.

Таможенные администрации будут сотрудничать друг с другом, с уполномоченными экономическими операторами и с другими компаниями, чтобы разработать механизмы обмена информацией. Это позволит поддерживать приоритеты компаний и правительств по перемещению и обработке грузов при нарушении международной цепи поставок. Сотрудничество между всеми значимыми заинтересованными лицами позволит быстро восстановить торговую деятельность комплексным скоординированным образом.

Руководящие принципы координации действий таможенных администраций и значимых заинтересованных лиц из государственного и частного сектора для восстановления торговой деятельности описаны в Рекомендациях ВТамО по восстановлению торговой деятельности, включенных в пакет документов SAFE. Дополнительные технические рекомендации содержатся в разделе L «Антикризисное управление и восстановление после инцидентов» требований к УЭО.

*
* *

VII. Взаимное признание

1. Введение

Резолюция по Рамочным стандартам SAFE призывает членов ВТамО, таможенные администрации и экономические союзы, которые уведомили ВТамО о своем намерении внедрить Рамочные стандарты SAFE, внедрить их настолько быстро, насколько позволяют возможности этих членов ВТамО, таможенных администраций и экономических союзов. Кроме того, она призывает таможенные администрации к сотрудничеству с целью развития механизмов по взаимному признанию валидации и авторизации УЭО, результатов таможенного контроля, преимуществ, связанных с упрощением торговли, и других механизмов, которые могут потребоваться для устранения или сокращения избыточных или дублирующихся усилий по валидации и предоставлению полномочий.

Взаимное признание — это глобальная концепция, согласно которой одна таможенная администрация признает действие или решение другой таможенной администрации или надлежащим образом проведенную ей авторизацию УЭО. Стандартизированный подход к авторизации УЭО является прочной основой для долгосрочного развития международных систем взаимного признания статуса УЭО на двустороннем, субрегиональном, региональном и (в будущем) международном уровнях.

Для успешного функционирования системы взаимного признания чрезвычайно важно, чтобы были выполнены следующие условия:

- программы УЭО должны быть совместимы с Рамочными стандартами SAFE и соответствовать изложенным в них требованиям и принципам;
- должен существовать согласованный набор общих стандартов, включающий достаточно устойчивые определения действий таможенных администраций и УЭО;
- стандарты должны применяться единообразно, чтобы каждая таможенная администрация доверяла авторизации, проведенной другой таможенной администрацией;
- если процесс валидации поручен таможенной администрацией уполномоченному органу власти, этот орган должен использовать согласованные механизмы и стандарты;
- должны существовать законодательные акты, позволяющее внедрить систему взаимного признания;
- члены ВТамО, участвующие в соглашениях о торговой экономической интеграции или региональной экономической интеграции, должны при внедрении систем взаимного признания на соответствующем уровне интеграции стремиться к унификации всех критериев предоставления, приостановления, отмены и возобновления статуса УЭО, как это предписано в Рамочных стандартах SAFE ВТамО.

В контексте Рамочных стандартов SAFE понятие «взаимное признание» распространяется на три сферы:

Опора II, стандарт 3. Авторизация: таможенные службы должны договориться о взаимном признании статуса УЭО.

Опора I, стандарт 6. Предварительная электронная информация: необходимо взаимное признание цифровых сертификатов, что позволит экономическим операторам направлять все электронные сообщения таможенным администрациям, согласившимся признать такой сертификат.

Опора I, стандарт 7. Целевой отбор и коммуникация: таможенные службы должны предусмотреть совместное проведение целевого отбора и скрининга, использование стандартных критериев целевого отбора и совместимые механизмы для коммуникации и (или) обмена информацией. Эти элементы будут способствовать дальнейшему развитию системы взаимного признания результатов контроля.

Взаимное признание может помочь избежать дублирования мероприятий по контролю безопасности и внести значительный вклад в упрощение движения товарных потоков по международной цепи поставок и контроль за ним. Эта часть документа посвящена возможностям внедрения взаимного признания. При этом каждая таможенная администрация и каждый таможенный союз будут принимать решение о взаимном признании самостоятельно.

2. Взаимное признание уполномоченных экономических операторов

В Руководстве по разработке соглашений о взаимном признании (СВП) содержатся рекомендации для администраций по внедрению концепции взаимного признания. Стандартная процедура подачи заявки и процесс авторизации также описаны в Схеме процесса для компаний (приложение IV). Эти инструменты являются прекрасной основой для постепенного развития международной системы взаимного признания. Следует понимать, что для внедрения глобальной системы взаимного признания статуса УЭО потребуется некоторое время. Поэтому точно так же, как при внедрении Рамочных стандартов SAFE члены и секретариат ВТамО предложили применять поэтапный подход, следует ожидать поэтапного внедрения взаимного признания таможенных систем контроля в рамках программ партнерства. В качестве полезных инструментов для развития глобальной системы признания разрабатываются двусторонние, субрегиональные и региональные инициативы.

2.1. Региональные программы УЭО таможенных союзов

Разработка региональных программ УЭО таможенных союзов и многосторонних СВП на основе Рамочных стандартов SAFE может способствовать взаимному признанию и гармонизации статуса УЭО во всем мире.

Региональные программы УЭО таможенных союзов могут служить примером стандартизированного подхода к программам УЭО в регионах, где действует единое или общее таможенное законодательство, включая критерии или требования для

валидации, предоставления, приостановления, отмены и возобновления статуса УЭО. В рамках этой концепции предполагается, что статус УЭО, предоставленный таможенной администрацией одного члена таможенного союза, признается таможенными администрациями других его членов. Таким образом, компании могут пользоваться статусом УЭО во всем регионе без необходимости заключения отдельных или дополнительных СВП.

2.2. Многосторонние СВП

Взаимное признание УЭО в регионе или между членами-партнерами также может быть достигнуто посредством заключения многосторонних СВП. Эти соглашения или договоренности могут повысить эффективность взаимного признания, поскольку в них участвуют несколько членов, которые согласовали стандартизированный подход к программам УЭО, в частности, в отношении критериев или требований для валидации, предоставления, приостановления, отмены и возобновления статуса УЭО. Многосторонние СВП дают возможность взаимного признания УЭО несколькими участниками в соответствии с единым соглашением или договором. Единый переговорный процесс может привести к взаимному признанию несколькими членами и, следовательно, снижению операционных издержек, связанных с заключением двусторонних СВП.

3. Взаимное признание таможенного контроля

Эта область представляет собой особую сложность для таможенных администраций. Несмотря на то, что существует история взаимной административной помощи и обмена информацией о таможенных нарушениях, требования Рамочных стандартов SAFE, подразумевающие обмен информацией и результатами контроля на постоянной основе, являются относительно новыми.

В Рамочных стандартах SAFE элементы, которые могут способствовать внедрению системы взаимного признания результатов контроля, охватывают широкий спектр таможенной деятельности, как, например, Компендиум ВТамО по управлению таможенными рисками. Кроме того, Йоханнесбургская конвенция и Типовое двустороннее соглашение содержат положения, которые могут способствовать проведению совместного скрининга.

4. Роль ВТамО

Резолюция по Рамочным стандартам SAFE признает важность периодических совещаний с целью оценки. Такие совещания могли бы стать площадкой для продвижения взаимного признания статуса УЭО, результатов контроля и цифровых сертификатов. Политическая комиссия ВТамО призывает членов ВТамО к активному участию в таких совещаниях и предлагает предоставлять отчеты по пилотным проектам и достигнутому прогрессу в сфере взаимного признания. Также может быть очень желательн

о участие ВТамО в отдельных пилотных проектах. Такие проекты могли бы содействовать процессу обучения и выявлению практических проблем для их последующего анализа и обсуждения.

*
* *

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

УПОЛНОМОЧЕННЫЙ ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОПЕРАТОР
УЭО — это сторона, задействованная в любом качестве в международном перемещении товаров, которая была одобрена национальной таможенной администрацией или от ее имени как соответствующая стандартам безопасности цепи поставок товаров ВТамО или эквивалентным стандартам. УЭО могут быть, в частности, производители, импортеры, экспортеры, брокеры, перевозчики, консолидаторы грузов, посредники, порты, аэропорты, операторы терминалов, интегрированные операторы, склады, дистрибьюторы и экспедиторы.

КОНТЕЙНЕР
Исключительно для целей настоящего документа термин «контейнер» обозначает морские контейнеры, авиационные контейнеры и любые переносные модули, в которых груз размещается (как на поезде, грузовике, самолете или судне или любом другом транспортном средстве) для перевозки.

ГРУЗ ПОВЫШЕННОГО РИСКА
Груз повышенного риска — это груз, который по имеющейся информации не может считаться грузом пониженного риска, груз, на который тактические оперативные данные указывают как на груз высокого риска, или груз, который определен как груз высокого риска при помощи методов оценки рисков, основанных на элементах данных, связанных с безопасностью.

УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ
Управление рисками — это систематическое применение управленческих процедур и методов, обеспечивающих таможенной службе информацию, необходимую для работы с грузовыми партиями, которые представляют определенный риск.

СРЕДСТВА ОТПРАВКИ И ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА включают морской грузовой контейнер, авиационный контейнер, грузовой автомобиль с прицепом и железнодорожный вагон.

СКАНИРОВАНИЕ
Сканирование означает получение 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 риска (в ручном, автоматическом или ином режиме).

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Элементы данных

№	Идентификационный номер ВТамО	Наименование	Описание	Описание товаров	Описание груза	Грузовой план судна (VSP)	Сообщения о статусе контейнера (CSM)
1a	R032	Код экспортера	Позволяет идентифицировать наименование и адрес стороны, которой или от имени которой предоставляется экспортная декларация, и которая является собственником товаров или обладает аналогичным правом распоряжаться ими в момент принятия декларации.	x			
1b	R031	Наименование экспортера	Наименование [и адрес] стороны, которой или от имени которой предоставляется экспортная декларация, и которая является собственником товаров или обладает аналогичным правом распоряжаться ими в момент принятия декларации.	x			
2a	R021	Код грузоотправителя	Позволяет идентифицировать сторону, отправляющую товары и указанную в договоре на перевозку стороной, заказывающей перевозку.	x			
2b	R020	Наименование грузоотправителя	Наименование [и адрес] стороны, отправляющей товары и указанной в договоре на перевозку стороной, заказывающей перевозку.	x			

№	Идентификационный номер ВТамО	Наименование	Описание	Описание товаров	Описание груза	Грузовой план судна (VSP)	Сообщения о статусе контейнера (CSM)
3a	R012	Идентификационный код перевозчика	Позволяет идентифицировать сторону, осуществляющую перевозку товаров между указанными пунктами.	x	x	x	
3b	R011	Наименование перевозчика	Наименование [и адрес] стороны, осуществляющей перевозку товаров между указанными пунктами.	x	x	x	
4a	R038	Код импортера	Позволяет идентифицировать сторону, которая предоставляет или от имени которой агент по таможенной очистке или иное уполномоченное лицо предоставляет импортную декларацию. Ею может являться лицо, которое является владельцем товаров, или которому эти товары отправлены.	x			
4b	R037	Наименование импортера	Наименование [и адрес] стороны, которая предоставляет или от имени которой агент по таможенной очистке или иное уполномоченное лицо предоставляет импортную декларацию. Ею может являться лицо, которое является владельцем товаров, или которому эти товары отправлены.	x			
5a	R015	Код грузополучателя	Позволяет идентифицировать сторону, которой отправлены товары.	x			
5b	R014	Наименование грузополучателя	Наименование [и адрес] стороны, которой отправлены товары.	x			

№	Идентификационный номер ВТамО	Наименование	Описание	Описание товаров	Описание груза	Грузовой план судна (VSP)	Сообщения о статусе контейнера (CSM)
6a	R046	Код уведомляемой стороны	Позволяет идентифицировать сторону, которую следует уведомить.	x			
6b	R045	Уведомляемая сторона, при отсутствии кода	Наименование [и адрес] уведомляемой стороны.	x			
7	R027	Сторона, которой товары должны быть доставлены	Наименование и адрес стороны, которой товары должны быть доставлены. Адрес, регион и (или) страна в соответствии с национальным законодательством или национальными требованиями.	x			
8	064	Код(ы) стран(ы) маршрута	Позволяет идентифицировать страну, через которую проходят товары или пассажиры при передвижении из страны происхождения до конечного пункта назначения.	x	x		
9a	R004	Код агента	Позволяет идентифицировать сторону, уполномоченную действовать от имени другой стороны.	x			
9b	R003	Наименование агента	Наименование [и адрес] стороны, уполномоченной действовать от имени другой стороны.	x			
10a	145*	Классификация товара	Категория товара в соответствии с некоммерческой классификацией товаров, разработанной организацией, устанавливающей стандарты.	x		x	

№	Идентификационный номер ВТамО	Наименование	Описание	Описание товаров	Описание груза	Грузовой план судна (VSP)	Сообщения о статусе контейнера (CSM)
10b	137	Описание товаров	Доходчивое описание характера товаров, достаточное для их идентификации в целях трансграничного регулирования, таких как таможенные, фитосанитарные, статистические или транспортные цели.	x			
11	145*	Классификация товара — Код опасных грузов ООН (UNDG), где это применимо.	Категория товара в соответствии с некоммерческой классификацией товаров, разработанной организацией, устанавливающей стандарты.	x			
12a	141	Идентификационный код типа упаковки	Код, обозначающий тип упаковки товара.	x			
12b	144	Число упаковок	Число отдельных единиц, упакованных таким образом, что их нельзя разделить, не нарушив целостность внешней упаковки.	x			
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, средство пакетирования.	x	x	x	x

№	Идентификационный номер ВТамО	Наименование	Описание	Описание товаров	Описание груза	Грузовой план судна (VSP)	Сообщения о статусе контейнера (CSM)
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, установленной на единицу транспортного оборудования.	x	x		
16	109 и 135	Общая стоимость по счету (включая код валюты)	Общая стоимость всех товаров, заявленных в одной декларации.	x			
17	016	Единый номер грузовой партии (UCR)	Уникальный номер, присваиваемый товарам, являющимся предметом трансграничных операций.	x	x		
18a	R010	Код покупателя	Позволяет идентифицировать сторону, которой проданы товары или услуги.	x			
18b	R009	Наименование покупателя	Наименование [и адрес] стороны, которой проданы товары или услуги.	x			
19a	R051	Код продавца	Позволяет идентифицировать сторону, продающую товары или услуги покупателю.	x			
19b	R050	Наименование продавца	Наименование [и адрес] стороны, продающей товары или услуги покупателю.	x			
20a	R042	Производитель	Наименование [и адрес] стороны, производящей товары.	x			
20b	R043	Код производителя	Позволяет идентифицировать сторону, производящую товары.	x			

№	Идентификационный номер ВТамО	Наименование	Описание	Описание товаров	Описание груза	Грузовой план судна (VSP)	Сообщения о статусе контейнера (CSM)
21a	R024	Сторона, загружающая товары в транспортное оборудование	Наименование [и адрес] стороны, на чьей территории товары загружают в транспортное оборудование.	x			
21b	R025	Код стороны, загружающей товары в транспортное оборудование	Позволяет идентифицировать сторону, на чьей территории товары загружают в транспортное оборудование.	x			
22a	R018	Наименование консолидатора	Наименование [и адрес] экспедитора, объединяющего (в процессе консолидации) отдельные небольшие грузовые партии в одну более крупную грузовую партию для отправки контрагенту, который производит прямо противоположные действия, разделяя консолидированную грузовую партию до ее первоначального вида.	x			
22b	R019	Код консолидатора	Позволяет идентифицировать экспедитора, объединяющего (в процессе консолидации) отдельные небольшие грузовые партии в одну более крупную грузовую партию для отправки контрагенту, который производит прямо противоположные действия, разделяя консолидированную грузовую партию до ее первоначального вида.	x			

№	Идентификационный номер ВТамО	Наименование	Описание	Описание товаров	Описание груза	Грузовой план судна (VSP)	Сообщения о статусе контейнера (CSM)
23	063	Код страны происхождения	Позволяет идентифицировать страну, в которой товары были изготовлены или произведены, в соответствии с критериями, установленными для применения таможенного тарифа, или количественных ограничений, или любой меры, относящейся к торговле.	x			
24a	L010	Код места погрузки	Позволяет идентифицировать морской порт, аэропорт, грузовой терминал, железнодорожную станцию или иное место, где товары погружают на транспортное средство, используемое для их перевозки.		x	x	
24b	L009	Место погрузки	Наименование морского порта, аэропорта, грузового терминала, железнодорожной станции или иного места, где товары погружают на транспортное средство, используемое для их перевозки.		x	x	
25a	T005	Идентификатор транспортного средства, пересекающего границу	Наименование, позволяющее идентифицировать транспортное средство, используемое при пересечении границы.		x	x	x

№	Идентификационный номер ВТамО	Наименование	Описание	Описание товаров	Описание груза	Грузовой план судна (VSP)	Сообщения о статусе контейнера (CSM)
25b	T014	Код государственной принадлежности транспортного средства, пересекающего границу	Код государственной принадлежности активного транспортного средства, используемого при пересечении границы.		x		x
26	149	Идентификационный номер рейса транспортного средства	Позволяет идентифицировать рейс транспортного средства. Например, номер морского, авиационного или железнодорожного рейса.		x	x	
27	098	Код метода оплаты транспортных расходов	Код, позволяющий идентифицировать метод оплаты транспортных расходов.		x		
28	G005	Код таможенного органа в пункте выезда	Позволяет идентифицировать таможенный орган, через которое товары покидают или должны покинуть таможенную территорию.		x		
29	085	Код первого пункта прибытия	Позволяет идентифицировать местоположение первого пункта 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 (предполагаемые дата и время) прибытия транспортного средства в первый аэропорт (для воздушного транспорта), на первый пограничный пост (для сухопутного транспорта) или в первый порт (для морского транспорта).		x		

№	Идентификационный номер ВТамО	Наименование	Описание	Описание товаров	Описание груза	Грузовой план судна (VSP)	Сообщения о статусе контейнера (CSM)
31	138	Краткое описание груза	Доходчивое описание груза транспортного средства в общих словах.		x		
32	R044	Код оператора контейнера	Позволяет идентифицировать сторону, являющуюся владельцем или оператором транспортного оборудования (например, контейнера) или контролирующую его.			x	
33	L041	Код позиции загрузки	Местонахождение транспортного оборудования на транспортном средстве.			x	
34	337	Тип классификации товара	Определитель, описывающий классификацию товара, например, Согласованный тарифный план (HTS), Классификационный код экспортного контроля (ECCC), Перечень кодов опасных грузов ООН (UNDG), Международный кодекс зоологической номенклатуры (ICZN).			x	
35a	L012	Место разгрузки	Название морского порта, грузового терминала, железнодорожной станции или иного места, где товары (грузы) разгружают с транспортного средства, использованного для их перевозки.			x	

№	Идентификационный номер ВТамО	Наименование	Описание	Описание товаров	Описание груза	Грузовой план судна (VSP)	Сообщения о статусе контейнера (CSM)
35b	L013	Код места разгрузки	Позволяет идентифицировать морской порт, грузовой терминал, железнодорожную станцию или иное место, где товары (грузы) разгружают 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, когда указанный статус вступает в силу				x
38	154	Статус загрузки транспортного оборудования	Код, указывающий на степень загруженности единицы транспортного оборудования.				x
39	Прочее	Место, где произошло событие	Список кодов ЭДИФАКТ ООНТ 8249				x

Примечание 1: **Если код элемента данных отсутствует, разрешается использовать текстовую версию элемента данных.**

***Примечание 2:** **Элемент данных 145 (Классификация товара) следует указывать в комбинации с элементом данных 337 (Тип классификации товара — определитель, описывающий классификацию товара, например, Согласованный тарифный план (HTS), Классификационный код экспортного контроля (ECCC), Перечень кодов опасных грузов ООН (UNDG), Международный кодекс зоологической номенклатуры (ICZN)).**

Определители для элемента данных 337:
Для заполнения графы 10a используйте в качестве определителя код ЭДИФАКТ ООН HS (ГС) — *Гармонизированная система*: номер является частью или был создан в рамках Гармонизированной системы описания и кодирования товаров (Гармонизированной системы), разработанной и обновляемой ВТамО.
Для заполнения графы 11 используйте в качестве определителя код ЭДИФАКТ ООН SSO *Перечень кодов опасных грузов ООН*: код ООН, используемый для классификации и идентификации опасных товаров.

<u>Примечание 3:</u> «Грузовой план судна (VSP)» и «Сообщения о статусе контейнера (CSM)» носят оперативный характер. Чтобы предоставить грузовой план судна в электронной форме, может быть достаточно отправить по электронной почте электронную таблицу или предоставить данные в другом формате, признанном практичным и приемлемым в ходе консультаций с заинтересованными лицами. Сообщения о статусе контейнера могут быть предоставлены, только если они доступны в операционной системе перевозчика, и в той форме, которая используется перевозчиком.

<u>Примечание 4:</u> Элементы данных «Грузовой план судна (VSP)» и «Сообщения о статусе контейнера (CSM)» используются только для морских перевозок.

События, при которых необходимы сообщения о статусе контейнера (CSM):

	ПЕРЕЧЕНЬ КОДОВ ЭДИФАКТ ООН 8249 — Коды статуса оборудования		
	Код	**Статус оборудования**	**Описание**
1	18	Бронирование подтверждено	Уведомление о подтверждении бронирования транспортного оборудования.
2	19	Досмотрено на входе в терминал	Уведомление о том, что транспортное оборудование было досмотрено на входе в терминал.
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 перемещено внутри терминала.
7a	25	Заказана загрузка	Уведомление о том, что была заказана загрузка транспортного оборудования.

7b	26	Заказана разгрузка	Уведомление о том, что была заказана разгрузка транспортного оборудования.
8a	27	Загрузка подтверждена	Уведомление о том, что было подтверждено окончание загрузки транспортного оборудования.
8b	28	Разгрузка контейнера подтверждена	Уведомление о том, что было подтверждено окончание разгрузки транспортного оборудования.
9	29	Отправлено на капитальный ремонт	Уведомление о том, что транспортное оборудование отправлено на капитальный ремонт.

*

* *

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Предварительная информация о безопасности воздушных грузов до их погрузки

№	Идентификационный номер ВТамО	Наименование	Описание
1	R020*	Наименование грузоотправителя	Наименование стороны, отправляющей товары и указанной в договоре на перевозку стороной, заказывающей перевозку.
2	04A	Адрес грузоотправителя	Сведения, относящиеся к адресу [связаны с информацией о грузоотправителе].
3	R014	Наименование грузополучателя	Наименование [и адрес] стороны, которой отправлены товары.
4	04A	Адрес грузополучателя	Сведения, относящиеся к адресу [связаны с информацией о грузополучателе].
5	144	Число упаковок	Число отдельных единиц, упакованных таким образом, что их нельзя разделить, не нарушив целостность внешней упаковки.
6	131	Общий вес брутто (с указанием единицы измерения)	Указываемый в декларации вес (масса) товаров, включая упаковку, но без оборудования перевозчика.
7	138	Краткое описание груза	Доступное описание груза транспортного средства в общих словах.

* R020 — это элемент данных класса 30A ВТамО, а именно «сторона, которая по договору с перевозчиком отправляет или пересылает товары с перевозчиком или поручает ему их перевозку».

Примечание 1: Идентификация стороны, предоставляющей данные, должна сопровождаться номером домашней авиационной накладной (HAWB) и (или) основной авиационной накладной (MAWB) в соответствии с бизнес-моделью грузовых авиационных перевозок.

x

x x

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Условия, требования и преимущества УЭО

ВТамО разработала стандарты для обеспечения безопасности и упрощения движения постоянно растущего товарного потока в рамках международной торговли. Эти стандарты изложены в Рамочных стандартах SAFE, принятых на заседаниях Совета ВТамО в 2005 году. Подавляющее большинство таможенных администраций-членов ВТамО выразило желание начать процесс внедрения Рамочных стандартов SAFE. Учитывая острую необходимость безотлагательного запуска этой новой программы, Совет принял базовый документ Рамочных стандартов SAFE, который определяет основные принципы, касающиеся безопасности и упрощения функционирования международной цепи поставки товаров.

Рамочные стандарты SAFE включают концепцию УЭО и базовое техническое руководство по внедрению программ УЭО на мировом уровне членами ВТамО и международным торговым сообществом. Оно призвано служить отправной точкой для внедрения национальных программ УЭО и поддерживать эффективное применение стандартов Опоры II Рамочных стандартов SAFE (партнерство «Таможня — Бизнес»). Это руководство будет способствовать долгосрочному применению значимых стандартов, применимых как к таможенной службе, так и к УЭО на мировом уровне. Эти основные международные стандарты определяют базовый уровень, которому должны соответствовать все стороны, вовлеченные в данный процесс.

Таможенные администрации осознают, что международная цепь поставок товаров не является обособленным субъектом. Скорее, это ряд ситуативных конструкций с участием представителей различных сегментов торговли. Для некоторых «цепей поставок» характерна определенная степень постоянства, когда одна и та же группа участников может в течение длительного времени выполнять одни и те же функции от имени постоянного импортера товаров в определенную страну. В других «цепях поставок» участники либо часто меняются, либо взаимодействуют для осуществления только одной импортной операции. Независимо от постоянного или временного характера любой конкретной цепи поставок, таможенная служба в полной мере осознает, что она не «владеет» никакой частью цепи поставок товаров. «Владельцами» глобальной цепи поставок являются многочисленные частные организации, действующие как часть цепи поставок. Именно по этой причине основой успеха концепции Рамочных стандартов SAFE является поддержка деловых интересов и участие частного сектора.

Для достижения конечных целей Рамочных стандартов SAFE по обеспечению безопасности и упрощению торговли таможенные администрации должны занять открытую позицию в отношении таможенных операций, которые можно модернизировать, скорректировать и усовершенствовать в интересах

международного торгового сообщества. Это означает, что таможенная служба должна по собственной инициативе и с учетом ее текущих или планируемых ресурсов изыскивать способы помогать участникам торговли осуществлять их экономическую деятельность наиболее эффективным образом. Международное торговое и транспортное сообщества обладают опытом и знаниями, которые могут быть полезны таможенным администрациям при выполнении их обязанностей по упрощению торговли и обеспечению безопасности.

Частному сектору следует воспользоваться этой возможностью для создания соответствующих союзов с таможенной службой, чтобы помочь таможенным администрациям выполнять их миссию обеспечения безопасности.

Для того, чтобы заручиться поддержкой частного сектора и сохранить ее, следует четко сформулировать, что подразумевает статус УЭО. Необходимо общее понимание связанных со статусом УЭО условий и требований, а также их подробное описание в национальных программах УЭО. Что еще более важно, в качестве первого шага необходимо четко описать ощутимые преимущества, которые получат участники программы Рамочных стандартов SAFE. Понимание частным сектором преимуществ, которые могут быть предоставлены таможенными администрациями-членами ВТамО, а также преимуществ активного участия в усилиях по укреплению безопасности международной цепи поставок товаров имеет решающее значение для того, чтобы с точки зрения частного сектора дополнительные затраты на усиление существующих мер безопасности могли считаться оправданными. Понятные и ощутимые преимущества помогут обеспечить необходимый стимул для компаний.

Очевидно, что члены ВТамО столкнутся с определенными сложностями при запуске программ УЭО в национальных таможенных администрациях, но несомненно одно — пришло время укрепить авторитет таможенной службы во всем мире как ключевого игрока в обеспечении экономического и физического благополучия стран, чьим интересам она служит, защищая торговые потоки на всем протяжении глобальной цепи поставок товаров. Если члены ВТамО будут применять гибкий подход к разработке программ УЭО, они смогут лучше управлять развитием и необходимыми изменениями национальных программ УЭО. Настоящий документ должен послужить основой для достижения этих целей.

Наконец, следует понимать, что для внедрения глобальной системы взаимного признания статуса УЭО потребуется некоторое время. Поэтому точно так же, как при внедрении Рамочных стандартов SAFE члены и секретариат ВТамО предложили применять поэтапный подход, следует ожидать поэтапного внедрения взаимного признания таможенных систем контроля в рамках программ УЭО. Таможенная служба и компании-партнеры смогут повысить свою эффективность за счет укрепления безопасности и упрощения функционирования международной цепи поставок, если они воспользуются движущей силой Рамочных стандартов SAFE и предпримут решительные действия, чтобы внедрить их положения настолько быстро, насколько это возможно.

Определения

Сторонний валидатор: любая организация (не имеющая отношения к таможенной службе), привлеченная для содействия таможенной администрации в проведении оценки риска, связанного с безопасностью, и соответствующих процедур валидации. Таможенная администрация не может передавать стороннему валидатору полномочия на предоставление статуса УЭО и соответствующих преимуществ.

Валидация: процедура, при которой заявители, их зоны ответственности в цепи поставок в соответствии с их бизнес-моделью и все значимые процессы, которые они используют для получения статуса УЭО, подвергаются полной и прозрачной проверке таможенной администрацией и (или) сторонним валидатором, специально уполномоченным таможенной службой для проведения валидации.

Авторизация: признание статуса УЭО в рамках программы УЭО на основании структурированной методики, включающей такие процессы, как проверка на соответствие основным международным Рамочным стандартам SAFE предоставленной заявителем документации, а также его физических активов и процессов по обеспечению безопасности.

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

Условия и требования для таможенной службы и уполномоченного экономического оператора

В Рамочных стандартах SAFE признается сложность международных цепей поставок и рекомендуется применение и внедрение мер безопасности, основанных на анализе рисков. Как следствие, Рамочные стандарты SAFE допускают определенную гибкость и возможность адаптации планов обеспечения безопасности с учетом бизнес-модели каждого УЭО. Ниже рассмотрены некоторые из лучших стандартов безопасности и передовых практик, определенных таможенной службой. Это стандарты, практики и процедуры, которые членам торгового предпринимательского сообщества, стремящимся к получению статуса УЭО, следует внедрить в повседневную практику с учетом оценки риска и собственной бизнес-модели. Кроме того, ниже описаны ожидания в отношении таможенных администраций и предпринимательского сообщества. Информация сгруппирована в отдельные категории под соответствующими заголовками.

Таможенные администрации не должны обременять международное торговое сообщество различными наборами требований, направленных на повышение безопасности и упрощение международной торговли. Необходим единый набор разработанных ВТамО международных таможенных стандартов, которые не дублировали бы другие требования, установленные на межправительственном уровне, и не вступали бы с ними в противоречие.

Поддающееся проверке соблюдение требований и стандартов обеспечения безопасности, установленных другими межправительственными организациями, такими как Международная морская организация (ИМО), Европейская экономическая комиссия (ЕЭК) ООН или Международная организация гражданской авиации (ИКАО), может считаться частичным или полным соблюдением описанных ниже применимых наилучших стандартов и передовых практик обеспечения безопасности, определенных таможенной службой, при условии, что эти требования идентичны или сопоставимы.

A. Подтвержденное соблюдение таможенных требований

При рассмотрении заявки на получение статуса УЭО таможенная служба должна учитывать подтвержденную историю соблюдения потенциальным УЭО таможенных требований.

Данный элемент подразумевает, что:

<u>УЭО:</u>

a. не совершал (в течение периода, определенного национальной программой УЭО) правонарушений (в соответствии с национальным законодательством), которые бы исключали возможность присвоения ему статуса УЭО;
b. если с момента его учреждения не прошел период времени, указанный в пункте «a», при рассмотрении заявки оценка будет производиться на основании имеющейся информации;
c. или назначаемое им лицо имеет подтвержденную историю соблюдения требований за период, указанный в пункте «a».

B. Надлежащая система управления коммерческой документацией

УЭО должен вести своевременные, точные, полные и поддающиеся проверке записи, относящиеся к импорту и экспорту. Ведение поддающейся проверке коммерческой документации является необходимым элементом в обеспечении безопасности международной цепи поставки товаров.

Данный элемент подразумевает, что:

<u>УЭО:</u>

a. использует систему записей, которая позволяет таможенной службе проводить любой необходимый аудит перемещений грузов, относящихся как к импорту, так и к экспорту;
b. предоставляет таможенной службе полный доступ к необходимой документации в соответствии с требованиями национального законодательства;
c. использует внутренние системы контроля и доступа к документации,

признанные контролирующей таможенной администрацией удовлетворительными;

d. следит за наличием разрешений, доверенностей и лицензий, необходимых для импорта и экспорта товаров, и предоставляет их в распоряжение таможенной службы;
e. с учетом ограничений, предусмотренных национальным законодательством, надлежащим образом архивирует записи для их дальнейшего предоставления в таможенную администрацию;
f. принимает достаточные меры для обеспечения безопасности информационных технологий, которые защищают информацию от доступа неуполномоченных лиц.

C. Финансовая жизнеспособность

Финансовая жизнеспособность УЭО — это важный показатель его способности поддерживать и совершенствовать меры по обеспечению безопасности цепи поставок.

Данный элемент подразумевает, что:

<u>УЭО:</u>

a. находится в хорошем финансовом положении, позволяющем ему выполнять его обязательства с учетом особенностей его бизнес-модели и деятельности. Финансовые показатели (как абсолютные, так и относительные) могут быть использованы для вычисления коэффициентов, позволяющих оценить финансовое положение оператора. Этот процесс относится к процедурам проверки благонадежности и валидации, предусмотренным программами УЭО членов ВТамО, и рассматривается в контексте общей ситуации каждого оператора.

D. Консультации, сотрудничество и коммуникация

Таможенная служба, другие компетентные органы и УЭО должны регулярно консультироваться друг с другом на всех уровнях (международном, национальном и местном) по вопросам, представляющим взаимный интерес, включая меры по обеспечению безопасности и упрощению функционирования цепи поставок, таким образом, который не будет угрожать правоохранительным действиям. Результаты этих консультаций должны способствовать развитию таможенной службы и подкреплять ее стратегию управления рисками.

Данный элемент подразумевает, что:

<u>УЭО:</u>

a. назначает четко определенных контактных лиц на местном уровне, с которыми

легко связаться (или контактное лицо на корпоративном уровне, которое отвечает за обеспечение немедленной связи с местным контактным лицом) по всем вопросам, которые могут представлять интерес для таможенной службы в контексте соблюдения таможенных требований и правоохранительной деятельности (заявки на перевозку грузов, отслеживание грузов, информация о сотрудниках и т. п.);

b. самостоятельно или (если это целесообразно) через отраслевую ассоциацию осуществляет открытый и постоянный взаимный обмен информацией с таможенной службой, за исключением той информации, которая не может быть раскрыта в связи с правоохранительной деятельностью, правовыми основаниями или иными юридическими причинами;
c. с помощью конкретных механизмов, предусмотренных в национальной программе УЭО, уведомляет соответствующего сотрудника таможенной службы о каждом необычном или подозрительном грузовом документе или необычном запросе информации о грузовых партиях;
d. с помощью конкретных механизмов, предусмотренных в национальной программе УЭО, своевременно уведомляет таможенную службу и другие соответствующие органы об обнаружении его сотрудниками незаконного, подозрительного или неучтенного груза. В зависимости от ситуации надлежит обеспечить безопасность такого груза.

Таможенная служба:

a. проконсультировавшись с УЭО или его агентами, определяет процедуры, которым необходимо следовать при получении запросов или возникновении подозрений о таможенных правонарушениях;
b. если это целесообразно и практически осуществимо, регулярно проводит как на национальном, так и на местном уровне консультации со всеми участниками международной цепи поставок по вопросам, представляющим взаимный интерес, включая таможенные правила, процедуры и требования, предъявляемые к безопасности территорий и грузов;
c. по запросу УЭО предоставляет обратную связь о показателях работы УЭО по решению вопросов, связанных с безопасностью международной цепи поставок;
d. предоставляет УЭО или его агентам номера телефонов, по которым можно связаться с соответствующими таможенными служащими.

E. Обучение и осведомленность

Таможенная служба и УЭО должны разработать механизмы для обучения сотрудников принципам обеспечения безопасности, навыкам выявления отклонений от этих принципов и определения того, какие действия необходимо предпринять для устранения недочетов в системе обеспечения безопасности.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО:

a. прикладывает все разумные усилия в соответствии с его бизнес-моделью,

чтобы повысить осведомленность своих сотрудников и, если это целесообразно, сотрудников своих торговых партнеров о рисках, связанных с перемещением товаров по международной цепи поставок;

b. предоставляет учебные материалы, организует консультации экспертов и соответствующее обучение по выявлению потенциально подозрительных грузов для всех сотрудников, работающих в цепи поставок, например, для сотрудников службы безопасности, для сотрудников, занимающихся обработкой грузов и грузовой документации, а также для сотрудников, работающих на отгрузке и приемке, если они находятся в ведении УЭО;
c. ведет достаточно подробные записи о методах обучения, проведенном инструктаже и предпринятых усилиях в области обучения, чтобы документально подтвердить ход внедрения таких программ;
d. информирует своих сотрудников о применимых в компании процедурах выявления подозрительных происшествий и сообщения о них;
e. проводит специальную подготовку своих сотрудников, чтобы помочь им обеспечивать целостность груза, распознавать потенциальные внутренние угрозы безопасности и осуществлять контроль доступа;
f. по запросу таможенной службы и если это практически осуществимо, предоставляет ей возможность изучить собственные внутренние системы и процессы обеспечения безопасности и оказывает таможенной службе поддержку, обучая ее служащих методам инспекции тех территорий, транспортных средств и деловых операций, которые находятся в ведении УЭО.

Таможенная служба:

a. совместно с УЭО предпринимает усилия, чтобы обучить соответствующих сотрудников таможенной администрации работать с рисками, связанными с перемещениями товаров по международной цепи поставок;
b. предоставляет учебные материалы и организует консультации экспертов по выявлению потенциально подозрительных грузов для всех соответствующих сотрудников таможенной службы безопасности;
c. информирует назначенное УЭО контактное лицо о применимых в таможенной администрации процедурах выявления подозрительных происшествий и реагирования на них;
d. проводит специальную подготовку своих сотрудников, чтобы помочь им обеспечивать целостность груза, распознавать потенциальные внутренние угрозы безопасности и осуществлять контроль доступа;
e. по запросу УЭО и если это практически осуществимо, знакомит УЭО с соответствующей таможенной информацией и процессами, чтобы помочь ему в надлежащем обучении и исследовании;
f. по запросу УЭО и если это практически осуществимо, содействует инициативам УЭО по разработке и внедрению корпоративных добровольных руководящих принципов, стандартов безопасности, передовых практик, обучения, схем и материалов для авторизации и т. п., призванных повысить осведомленность в вопросах безопасности и содействовать принятию мер для сокращения риска, связанного с безопасностью;
g. по запросу УЭО и если это практически осуществимо, предоставляет учебные

материалы и организует консультации экспертов по выявлению потенциально подозрительных грузов для всех соответствующих сотрудников УЭО, включая, например, тех, чья работа связана с обеспечением безопасности и обработкой грузов и грузовой документации. Эти консультации должны обеспечивать осведомленность о таких рисках, как описанные в Компендиуме ВТамО по управлению таможенными рисками;

h. по запросу УЭО и если это практически осуществимо, содействует УЭО в выявлении потенциальных угроз безопасности с точки зрения таможенной службы.

F. Обмен информацией, доступ и конфиденциальность

В рамках общей комплексной стратегии защиты чувствительной информации, таможенная служба и УЭО должны разработать или усовершенствовать средства защиты доверенной им информации от неправомерного использования и несанкционированного изменения.

Данный элемент подразумевает, что:

<u>УЭО и таможенная служба:</u>

a. обеспечивают конфиденциальность коммерческой информации и информации, чувствительной с точки зрения безопасности, а также использование предоставленной информации 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 товаров (грузов), в соответствии с применимыми законами о неприкосновенности данных. Следует постепенно отказываться от использования бумажных документов и рукописных подписей;
c. используют международные стандарты, применимые к структуре электронных данных, срокам их предоставления и содержанию сообщений. Элементы данных, необходимые для целей безопасности, должны соответствовать текущим ограничениям и деловой практике УЭО и не должны превышать элементов данных, перечисленных в Рамочных стандартах SAFE.
d. объединяют усилия для того, чтобы УЭО мог выполнить свои обязательства по предоставлению и использованию предварительной электронной информации для оценки риска.

<u>УЭО:</u>

a. если УЭО является импортером, он применяет соответствующие процедуры, чтобы вся информация, используемая в процессе очистки товаров (грузов), была понятной, полной, точной и защищенной от изменений, утраты или введения ошибочных данных. Аналогичным образом, если УЭО является перевозчиком, он применяет соответствующие процедуры, чтобы вся информация, используемая в грузовых манифестах перевозчика, точно

отражала данные, предоставленные перевозчику грузоотправителем или его агентом, и своевременно передавалась таможенной службе;

b. применяет документально подтвержденные процедуры и политику информационной безопасности и (или) методы контроля безопасности, такие как системы сетевой защиты, пароли и т. п., для защиты электронных систем УЭО от несанкционированного доступа;
c. применяет соответствующие процедуры и использует возможности резервного копирования для защиты от утраты информации.

Таможенная служба:

a. знакомит соответствующих сотрудников УЭО со значимыми требованиями таможенных систем электронной коммуникации и создает специальные системы учета грузовых партий, отправленных в последнюю минуту, и изменений, внесенных в последнюю минуту;
b. максимально способствует принятию правительствами системы и процедур «единого окна», позволяющих участникам международной цепи поставок (включая УЭО) предоставлять всю значимую транспортную и грузовую информацию в единственную назначенную для этого инстанцию однократно. Предоставление информации в единственную государственную инстанцию, уполномоченную выполнять все функции официального контроля и выпуска, подразумевает однократное уведомление о выпуске;
c. рассматривает возможность перестать требовать от УЭО предоставления бумажных документов и рукописных подписей в дополнение к электронным документам или вместо них. Таможенные органы, которые не могут принимать данные в электронном формате, могли бы, например, принимать цифровые документы, т. е. документы, созданные на основе электронных данных в стандартном формате, например, документы UNeDOCS[1], предоставленные УЭО вместо «оригинальных» бумажных документов;
d. всегда сохраняет контроль над всеми электронными данными, предоставленными таможенной службе УЭО, и полномочия в отношении этих данных, устанавливает эффективную политику хранения данных и процедуру, обеспечивающую уничтожение всех копий этих данных в соответствующих случаях, а также применяет соответствующие процедуры и использует возможности резервного копирования для защиты от утраты информации или несанкционированного доступа к ней.

G. Безопасность грузов

Таможенная служба и УЭО разрабатывают и (или) усиливают меры по обеспечению целостности грузов и максимально возможного уровня контроля доступа, а также устанавливают рутинные процедуры, способствующие обеспечению безопасности грузов.

[1] Предполагается, что UNeDOCS (электронные торговые документы Организации Объединенных Наций) при содействии ООН станут мировым стандартом электронных торговых документов.

Данный элемент подразумевает, что:

<u>УЭО:</u>

a. со ссылкой на актуальное руководство по безопасности ВТамО разрабатывает и обновляет рекомендации по политике безопасности или иные практические инструкции, которые содержат подробные рекомендации по процедурам сохранения целостности грузов, находящихся под ответственностью УЭО.
b. обеспечивает наличие у него и (или) у его деловых партнеров в цепи поставок, отвечающих за опломбирование, письменных процедур для надлежащего опломбирования и сохранения целостности грузовых партий или транспортных средств, находящихся под его (их) ответственностью;
c. гарантирует, что он и (или) его деловые партнеры используют «умные» устройства обеспечения безопасности или механические пломбы, соответствующие стандарту 1 и отвечающие актуальным стандартам ISO или превосходящие их;
d. обеспечивает разработку и применение письменных процедур контроля и установки пломб на грузы и транспортные средства, включая процедуры по выявлению пломб, грузов или транспортных средств, безопасность которых была нарушена, и процедур сообщения о них в таможенную администрацию или уполномоченные государственные органы.
e. для обеспечения целостности пломб следит за тем, чтобы только специально назначенные сотрудники занимались распределением пломб и обеспечением их надлежащего законного использования;
f. применяет соответствующие процедуры для проверки структуры транспортных средств, в том числе контролирует надежность доступа к ним. В зависимости от типа транспортного средства, рекомендуется применение процесса проверки, включающего следующие семь пунктов:
    - передняя стенка,
    - левая стенка,
    - правая стенка,
    - дно,
    - потолок (крыша),
    - внутренние и наружные двери,
    - наружная часть и ходовая часть;
g. регулярно проверяет с использованием конкретных механизмов, предусмотренных национальной программой УЭО, собственные процедуры контроля и обеспечения безопасности, чтобы неуполномоченные лица не имели доступа к грузам, а уполномоченные лица не могли производить несанкционированных манипуляций с грузами или перемещать их ненадлежащим образом;
h. хранит грузы и транспортные средства, находящиеся под его ответственностью, в безопасных зонах и применяет специальные процедуры для сообщения соответствующим сотрудникам правоохранительных органов о выявленных случаях несанкционированного доступа в зоны хранения грузов и транспортных средств;
i. проверяет личность перевозчика, забирающего или доставляющего грузы и транспортные средства, если существующая деловая практика это позволяет, а

в случае отсутствия таких полномочий, предпринимает действия для их скорейшего получения;

j. если это практически осуществимо, проверяет соответствие груза его описанию в документах или электронной информации, которая предоставляется таможенной службе;
k. устанавливает процедуры для управления грузами и контроля над ними в зонах хранения грузов;
l. устанавливает процедуры для строгого контроля всех грузов, вывозимых из зоны хранения;
m. устанавливает процедуры для управления всеми грузами, находящимися под его ответственностью, обеспечения их безопасности и контроля над ними во время их транспортировки и погрузки на транспортное средство или разгрузки с транспортного средства.

Таможенная служба:

a. Если таможенная служба сочтет это целесообразным и законным и в соответствии с возможными более подробными предписаниями национальной программы УЭО, признавая, что может потребоваться тайный досмотр груза, приглашает представителя УЭО, под ответственностью которого находится груз, присутствовать при физическом досмотре груза или его перемещении с целью досмотра. Если УЭО по какой-либо причине не может присутствовать, следует уведомить УЭО, несущего ответственность за обеспечение безопасности груза, о такой проверке настолько быстро, насколько это возможно, после ее окончания, на случай возможных последующих исковых заявлений в связи с ответственностью.

H. Безопасность транспортных средств

Таможенная служба и УЭО должны совместно работать для установления эффективных режимов контроля, если они еще не предусмотрены национальным или международным законодательством, чтобы эффективно обеспечить безопасность и обслуживание транспортных средств.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО:

a. в пределах своих полномочий и ответственности эффективным образом обеспечивает безопасность всех транспортных средств, используемых для перевозки грузов в рамках его цепи поставок;
b. в пределах своих возможностей и ответственности обеспечивает в рамках его цепи поставок безопасность транспортных средств, когда они остаются без надзора, а по возобновлении надзора контролирует, не были ли нарушены требования безопасности;
c. в пределах своих полномочий и ответственности обеспечивает обучение всех

операторов транспортных средств, используемых для перевозки грузов, навыкам обеспечения безопасности транспортных средств и грузов на протяжении всего времени, пока они находятся под его ответственностью;

d. требует, чтобы операторы, в соответствии с предписаниями национальных программ УЭО, сообщали о каждом фактическом или предполагаемом подозрительном происшествии назначенным сотрудникам службы безопасности УЭО и таможенной службы безопасности для проведения дальнейшего расследования, а также чтобы они документировали переданную информацию и предоставляли ее таможенной службе на законном основании по мере необходимости;
e. анализирует возможные места сокрытия незаконных товаров в транспортных средствах и обеспечивают регулярную проверку таких мест, а также обеспечивает надлежащую защиту всех внутренних и внешних отсеков и панелей. По результатам проведенных проверок составляются и хранятся отчеты с указанием проверенных мест;
f. информирует таможенную службу или иной соответствующий орган о каждом предполагаемом или фактическом нарушении безопасности транспортных средств.

Таможенная служба:

a. основываясь на своем опыте и знаниях, в соответствующих случаях и в соответствии с законом информирует операторов транспортных средств о том, в каких местах на транспортном средстве потенциально могут быть сокрыты незаконные товары;
b. проводит расследования по каждому сообщению о предполагаемом или фактическом нарушении безопасности транспортных средств.

I. Безопасность территории

Учитывая мнение УЭО и необходимое соблюдение ими обязательных международных стандартов, таможенная служба определяет требования для внедрения разработанных с учетом таможенной специфики комплексных протоколов по усилению безопасности зданий и обеспечению мониторинга и контроля внешнего и внутреннего периметров.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО:

a. в соответствии с собственной бизнес-моделью и анализом риска внедряет меры и процедуры обеспечения безопасности, направленные на обеспечение безопасности зданий и мониторинг и контроль внешнего и внутреннего периметров, и предотвращающие несанкционированный доступ к помещениям, транспортным средствам, погрузочным площадкам и зонам размещения грузов, который мог бы негативно сказаться на безопасности его участка цепи поставок. Если контроль доступа невозможен, могут потребоваться дополнительные меры безопасности в других областях. В зависимости от ситуации и на

основании анализа риска, безопасность территории должна включать следующие элементы:

- здания должны быть построены из материалов, устойчивых к незаконному проникновению;
- целостность конструкций должна поддерживаться периодическими проверками и ремонтом;
- все наружные и внутренние окна, ворота и ограждения должны быть защищены запорными устройствами или альтернативными средствами мониторинга и контроля доступа;
- руководство или сотрудники службы безопасности должны контролировать выдачу всех запорных устройств и ключей;
- внутри и снаружи помещений должно быть обеспечено достаточное освещение, в том числе в зонах входа и выхода, обработки и хранения грузов, на линиях ограждений и в парковочных зонах;
- ворота, через которые въезжают или выезжают транспортные средства и (или) входят или выходят сотрудники, должны охраняться, находиться под наблюдением или контролироваться иным образом. УЭО должен гарантировать, что транспортные средства, получающие доступ к закрытым объектам, паркуются в утвержденных и контролируемых зонах, и что их регистрационные номера передаются таможенной службе по запросу;
- доступ к объектам есть только у идентифицированных и уполномоченных лиц, транспортных средств и товаров;
- соответствующее ограждение внешнего и внутреннего периметров;
- доступ к документам или зонам хранения грузов ограничен и существуют процедуры, осложняющие доступ неуполномоченным или неизвестным лицам;
- должны быть установлены надлежащие системы безопасности, такие как охранная сигнализация и (или) система контроля доступа;
- зоны ограниченного доступа должны быть четко обозначены.

b. при необходимости или по запросу предоставляет таможенной службе доступ к системам контроля безопасности, которые используются для обеспечения безопасности его территории.

Таможенная служба:

a. в дополнение к любому законному праву доступа к определенным зонам и относящейся к ним информации стремится к заключению договоренностей о партнерстве с УЭО, которые предусматривают доступ к системам контроля безопасности и обеспечивают доступ к информации, необходимой таможенной администрации для борьбы с нарушениями;
b. позволяет УЭО внедрять альтернативные средства для выполнения тех требований по обеспечению безопасности, которые не выполнимы на практике или не совместимы с бизнес-моделью конкретного УЭО, в той мере, в которой эти альтернативные средства обеспечивают такие же или эквивалентные

преимущества в области безопасности.

J. Безопасность сотрудников

В пределах своих полномочий и компетенции таможенная служба и УЭО должны проверять биографические данные своих потенциальных сотрудников, насколько это возможно по закону. Кроме того, они должны запретить несанкционированный доступ к объектам, погрузочным площадкам и зонам хранения груза, который мог бы негативно сказаться на безопасности их участка цепи поставок.

Данный элемент подразумевает, что:

<u>УЭО:</u>

a. предпринимает все разумные меры предосторожности при найме новых сотрудников, чтобы убедиться (насколько это возможно по закону), что они не были ранее осуждены за уголовные преступления в сфере безопасности или таможенного дела или другие уголовные преступления;
b. проводит рутинные или вызванные конкретными причинами проверки биографических данных сотрудников, занимающих чувствительные с точки зрения безопасности должности;
c. применяет процедуры идентификации сотрудников и требует, чтобы все сотрудники носили соответствующие выданные компанией идентификационные удостоверения, которые однозначно идентифицируют отдельного сотрудника и организацию;
d. применяет процедуры идентификации и регистрации неуполномоченных или неизвестных лиц и работы с ними, такие как фотографическая идентификация и регистрация посетителей и продавцов во всех пунктах входа;
e. применяет процедуры для оперативного отзыва идентификационных удостоверений и доступа на свою территорию и к своим информационным системам тех сотрудников, трудоустройство которых окончено.

<u>Таможенная служба:</u>

a. применяет процедуры идентификации сотрудников и требуют, чтобы все служащие носили соответствующие идентификационные удостоверения, которые однозначно идентифицируют отдельного служащего и организацию, которую он(а) представляет;
b. при необходимости обеспечивает лицам, осуществляющим контроль доступа, возможность независимо проверять идентификационные удостоверения, предъявляемые служащими таможни;
c. применяет процедуры для оперативного отзыва идентификационных удостоверений и доступа на свою территорию и к своим информационным системам тех служащих, трудоустройство которых окончено;
d. с учетом национального законодательства стремится к заключению соглашений с УЭО, обеспечивающих доступ к информации об определенных сотрудниках, включая субподрядчиков, которые работают на объектах УЭО в течение длительного времени.

K. Безопасность торговых партнеров

Таможенная служба должна установить требования к УЭО и механизмы повышения безопасности глобальной цепи поставок за счет принятия торговыми партнерами обязательств по добровольному усилению мер безопасности.

Данный элемент подразумевает, что:

<u>УЭО:</u>

a. при необходимости, при заключении договорных соглашений с торговым партнером предлагает другой договаривающейся стороне оценить и повысить безопасность ее цепи поставок и, насколько это практически осуществимо в рамках ее бизнес-модели, включает соответствующие положения в текст договорного соглашения. Кроме того, УЭО должен хранить документацию, подтверждающую его усилия по обеспечению соответствия его торговых партнеров этим требованиям, и по запросу предоставлять эту информацию таможенной службе;
b. проверяет соответствующую коммерческую информацию, касающуюся другой договаривающейся стороны, до вступления в договорные отношения.

L. Антикризисное управление и восстановление после происшествий

Процедуры антикризисного управления и восстановления после происшествий должны включать заблаговременное планирование и организацию процессов для работы в чрезвычайных обстоятельствах, чтобы минимизировать последствия катастроф или террористических актов.

Данный элемент подразумевает, что:

<u>УЭО и таможенная служба:</u>

a. в тех случаях, когда это желательно или необходимо, разрабатывают и документируют, совместно с соответствующими уполномоченными органами, планы действий в чрезвычайных ситуациях, имеющих отношение к безопасности, а также планы действий для восстановления после катастроф или террористических актов;
b. организует регулярное обучение сотрудников и тестирует планы действий в чрезвычайных ситуациях.

M. Оценка, анализ и усовершенствование

УЭО и таможенная служба должны планировать и внедрять процессы мониторинга, оценки, анализа и усовершенствования, чтобы:

- оценить соответствие этим руководящим принципам;
- обеспечить целостность и достаточность системы управления безопасностью;
- выявить потенциальные области для усовершенствования системы

управления безопасностью, чтобы повысить безопасность цепи поставок.

Данный элемент подразумевает, что:

УЭО:

a. как предусмотрено в национальной программе УЭО, регулярно проводит оценки риска, связанного с безопасностью собственных деловых операций, и принимает необходимые меры для снижения этого риска;
b. разрабатывает и проводит регулярную самооценку собственной системы управления безопасностью;
c. полностью документирует процедуру самооценки с перечислением ответственных лиц;
d. включает в отчет результаты оценки, обратную связь от назначенных лиц и рекомендации по возможному усовершенствованию, которые следует включить в план на будущий период, чтобы система управления безопасностью продолжала сохраняла свою эффективность.

Преимущества для уполномоченного экономического оператора

Рамочные стандарты SAFE основываются на пяти ключевых элементах, последний из которых относится к преимуществам, которые таможенная служба будет предоставлять компаниям, отвечающим минимальным стандартам и передовым практикам обеспечения безопасности цепи поставок (см. пункт 2 раздела I и пункт 3 раздела II). Кроме того, Рамочные стандарты SAFE содержат ряд конкретных примеров для рассмотрения (см. пункт 3 раздела III). Наконец, наилучшим способом эффективного внедрения Рамочных стандартов SAFE будет достижение баланса между безопасностью и упрощением торговли. Этот баланс можно оценить по ощутимым преимуществам для УЭО.

Из-за возможных ограничений, налагаемых национальным законодательством, все преимущества в сфере таможенного контроля обязательно должны быть определены и предложены отдельными членами ВТамО. Опора II, стандарт 3 Рамочных стандартов SAFE предусматривает, что такие преимущества должны быть ощутимыми и задокументированными. Эти преимущества должны представлять собой улучшения по сравнению с обычными процедурами, применяемыми в отношении лиц, не имеющих статуса УЭО, и не должны приводить к невозможности воспользоваться уже существующими обычными процедурами.

Конечной целью Рамочных стандартов SAFE является внедрение ключевого набора международных стандартов ВТамО. Эти международные стандарты могут быть дополнены требованиями на национальном уровне. Следует позаботиться о том, чтобы по мере внедрения программ SAFE преимущества для участников продолжали соответствовать требованиям. Важно, чтобы в процессе внедрения предоставляемые преимущества могли развиваться. Институциональное развитие, которое предлагается реализовать членам ВТамО, должно подразумевать их

способность предоставлять преимущества, например, упрощать процедуры для грузов пониженного риска, и повышение безопасности глобальной цепи поставок.

Успех программы УЭО основывается на ряде элементов, включая преимущества, связанные с упрощением торговли, предоставляемые тем УЭО, которые отвечают установленным критериям и получили статус УЭО на основе Рамочных стандартов SAFE и связанных с ними инструментов. Эти преимущества должны быть ощутимыми, значимыми, прозрачными и измеримыми, хотя необходимо признать, что некоторые преимущества, вытекающие из статуса УЭО, носят косвенный характер. Каждая таможенная администрация должна сотрудничать (различными способами) с компаниями-партнерами для определения совместных преимуществ, которые можно получить от коллективного участия в безопасной цепи поставок, исходя из национальных приоритетов, условий работы и политических соображений. Исключительно важным является также наличие общих договоренностей о минимальных преимуществах, которые компании-партнеры могут получить благодаря статусу УЭО.

Важно установить признанный на международном уровне основной набор преимуществ, связанных с упрощением торговли, которые могли бы предоставляться УЭО в рамках всех соответствующих национальных программ. Эти преимущества должны не только оправдывать дополнительные расходы, понесенные экономическими операторами при выполнении требований к УЭО, но и значительно улучшать условия и упрощать процедуры по сравнению с теми, которые применяются к экономическим операторам, не получившим статус УЭО. С этой целью был разработан неполный список преимуществ, который таможенные администрации могут использовать в качестве справочного материала при разработке списка преимуществ в тесном сотрудничестве с соответствующими заинтересованными лицами. Список включает две категории: общие преимущества и преимущества в зависимости от вида деятельности оператора.

I. Общие преимущества

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

a) доступ к выделенным скоростным полосам на сухопутных границах;
b) ускоренное оформление и выпуск грузовых партий;
c) порядок оформления в зависимости от оператора, а не от транзакции;
d) снижение требований к документации и данным для выпуска грузов, включая, например, возможность предоставления таможенной декларации посредством внесения записи в документации уполномоченного должностного лица, которая впоследствии будет подкреплена дополнительной таможенной декларацией;
e) единая таможенная декларация на все импортированные или экспортированные товары за определенный период;
f) предварительная квалификация для участия в упрощенных процедурах;
g) приоритетный пересмотр грузовых деклараций или деклараций на товары;

h) выбор места проведения контроля (таможенной очистки) товаров на территории УЭО либо в ином месте, разрешенном таможенной службой;
i) ускоренное оформление в транзитных пунктах и сокращение числа проверок в пути;
j) минимальное число проверок безопасности грузов;
k) низкая частотность физических досмотров;
l) заблаговременное уведомление и приоритетная обработка при отборе для физического досмотра;
m) приоритетное использование технологий неинтрузивного досмотра в случаях, когда досмотр требуется;
n) снижение применяемых сборов и платежей для УЭО;
o) льготный режим таможенной оценки ликвидационных убытков;
p) возможность УЭО использовать собственную коммерческую документацию для самостоятельной оценки своих обязательств по уплате пошлин и налогов и, в соответствующих случаях, для соблюдения других таможенных требований;
q) отсрочка уплаты пошлин, налогов и сборов или периодическая уплата пошлин (налогов);
r) налоговые преимущества, заключающиеся в ускоренной обработке возврата налогов, возвратных пошлин и других разрешений (авторизаций);
s) применение комплексных или сокращенных залогов;
t) назначение специальных менеджеров по работе с клиентами для помощи компаниям в координации и решении таможенных и смежных вопросов или доступ к специальной службе поддержки, координатору по работе с клиентами, контактному лицу, специалисту по безопасности цепи поставок (SCSS — Supply Chain Security Specialist) и т. д.;
u) предоставление таможенных услуг в нерабочее время;
v) приоритетное рассмотрение запросов на вынесение решений национальными таможенными органами;
w) возможное снижение платежей за временное хранение и лицензионных сборов или освобождение от них.

B. Меры по упрощению процессов, следующих за выпуском:

a) упрощенные программы обработки после ввоза или после таможенной очистки;
b) право на проведение самостоятельного аудита или аудита в упрощенной форме;
c) ускоренное рассмотрение запросов после ввоза или таможенной очистки;
d) возможность публикации доказательств или принятия мер по исправлению положения до возбуждения таможенных процедур административного наказания, не связанных с уголовным преследованием (за исключением мошенничества).

C. Чрезвычайные меры в случае нарушения торговли или повышенного уровня угрозы:

a) приоритетная таможенная обработка в период повышенного уровня угрозы;

b) приоритетная обработка в период возобновления и восстановления торговли после инцидента;
c) приоритетный экспорт в страны, пострадавшие от инцидента;
d) возможность использовать альтернативные процедуры в случае сбоя в работе таможенной информационной системы.

D. Участие в новых программах (инициативах) по упрощению торговли:

a) участие в разработке новой политики и программ;
b) приоритетное участие в новых инициативах (пилотных проектах) по упрощению торговли.

E. Преимущества, предоставляемые другими государственными органами:

a) признание в рамках программ безопасности других государственных органов, таких как программа зарегистрированного агента и известного грузоотправителя в гражданской авиации: если УЭО подает заявку на получение статуса зарегистрированного агента или известного грузоотправителя, соответствующие требования безопасности считаются выполненными в той мере, в которой критерии предоставления статуса УЭО идентичны или сопоставимы с критериям присвоения статуса зарегистрированного агента и известного грузоотправителя. Этот принцип действует и в тех ситуациях, когда зарегистрированный агент или известный грузоотправитель запрашивает статус УЭО;
b) ускоренное оформление виз для уполномоченных сотрудников УЭО;
c) сокращение числа физических досмотров при экспортных операциях другими пограничными службами, например, службой по контролю за оборотом наркотиков и полицией;
d) приоритетное рассмотрение заявок другими государственными органами и снижение сборов и платежей при оформлении лицензий, сертификатов, разрешений и тому подобного;
e) признание другими органами в рамках их программ упрощения и реформирования.

F. Преимущества в рамках Соглашений о взаимном признании (СВП):

a) международная аккредитация цепи поставок;
b) признание другими таможенными администрациями в рамках СВП в качестве участника внешнеэкономической деятельности с низким уровнем риска по таможенной автоматизированной системе оценки рисков, что может сократить число досмотров;
c) повышение экономической эффективности за счет сокращения времени и расходов, связанных с трансграничным таможенным контролем, благодаря приоритетной обработке;
d) сокращение затрат и задержек за счет приоритетных досмотров отобранных для проверки грузов, что облегчает доставку точно в срок;

e) повышение предсказуемости и точности при перемещении товаров с собственной территории на территорию торгового партнера с одновременным повышением конкурентоспособности компании;
f) снижение числа эпизодов хищения грузов за счет повышения безопасности двусторонней (региональной, многосторонней) цепи поставок;
g) целенаправленные досмотры, позволяющие не отобранным для проверки грузам того же участника внешнеэкономической деятельности следовать к пункту назначения без задержек, насколько это возможно;
h) взаимные или сопоставимые преимущества в области безопасности и соответствия нормативным требованиям при наличии эквивалентных программ;
i) консультации и помощь при возникновении непредвиденных проблем с иностранными пограничными службами, подписавшими СВП.

G. Предоставление доступа к ценной для УЭО информации:

a) такие данные, как наименования и контактная информация других УЭО (с согласия этих УЭО);
b) список всех стран, принявших Рамочные стандарты SAFE и реализующих программы УЭО;
c) перечень признанных стандартов и передовых практик обеспечения безопасности;
d) доступ к информационным сессиям о практике и процессах обеспечения безопасности цепи поставок;
e) бесплатный легкий доступ ко всем электронным услугам правительства (таможенной службы).

H. Косвенные преимущества:

a) укрепление партнерских отношений с таможенной службой и другими государственными органами;
b) повышение прозрачности и доверия со стороны таможенной службы, торгового сообщества и международных организаций в соответствии с международными стандартами и конвенциями;
c) более эффективное использование ресурсов за счет предотвращения дублирования и совершенствования соответствующих государственных программ путем обмена информацией;
d) участие в регулярно проводимых таможенной службой для УЭО мероприятиях по институциональному развитию и технической подготовке;
e) легкий доступ к финансированию и помощи через механизмы поддержки обучения и программы развития, предлагаемые таможенной службой и другими государственными органами;
f) признание в качестве надежного, безопасного, предсказуемого и стабильного делового партнера в цепи поставок:
    i. снижение угроз для цепей поставок, в которых участвуют УЭО;
    ii. использование логотипа УЭО для укрепления репутации и повышения узнаваемости на мировом уровне;

iii. повышение конкурентоспособности, открывающее дополнительные деловые возможности;
iv. легкий доступ к основным объектам в порту въезда в стране назначения;

g) улучшение отношений с таможенной службой и другими государственными органами:
i. партнерство, установленное в процессе авторизации, и постоянное сотрудничество помогут лучше понять друг друга и найти совместные решения, выгодные для обеих сторон;
ii. консультирование в приоритетном порядке при разработке нормативной политики и программ;

h) помощь в тщательном анализе всех процессов международной цепи поставок, которые обычно оцениваются на подготовительном этапе подачи заявки для получения статуса УЭО:
i. выявление неэффективных действий и пробелов в управлении компанией и цепью поставок;
ii. внедрение передовой практики (например, улучшение коммуникации и сотрудничества между подразделениями, укрепление внутреннего контроля, повышение прозрачности и эффективности деловой практики);
iii. повышение уровня соответствия требованиям и сокращение числа споров;
iv. повышение прозрачности и предсказуемости цепи поставок;

i) положительный эффект от укрепления стандартов безопасности:
i. повышение прозрачности и более эффективное отслеживание;
ii. повышение безопасности сотрудников;
iii. усовершенствованная разработка стандартов;
iv. усовершенствованные инвестиции и отбор поставщиков;
v. повышение безопасности перевозок и транспортных средств;
vi. расширение возможностей организационной инфраструктуры и осведомленности о них;
vii. активные инвестиции в новые технологии;

j) другие косвенные преимущества, которые могут возникнуть в результате общего положительного эффекта:
i. более эффективное обеспечение целостности грузов (снижение числа эпизодов хищения и утери);
ii. повышение удовлетворенности и лояльности клиентов (снижение оттока клиентов и увеличение числа новых клиентов);
iii. более эффективное управление запасами (сокращение избыточных запасов и более своевременная доставка);
iv. повышение мотивации сотрудников и более эффективная политика и практика найма и увольнения сотрудников;
v. более эффективное планирование;
vi. снижение расходов на страхование.

II. Преимущества в зависимости от вида деятельности оператора

В дополнение к вышеперечисленным общим преимуществам существуют определенные преимущества для каждой категории экономических операторов, перечисленные ниже.

A. Экспортеры:

a) отмена, сокращение или возврат финансовых гарантий;
b) ускоренная выплата возвратных пошлин;
c) ускоренная обработка компенсаций и судебных решений о выплатах;
d) автоматическое освобождение от уплаты удержанного налога;
e) предварительная квалификация для участия в упрощенных процедурах, включая возможность применения одноэтапных (одновременный выпуск и оформление) или двухэтапных (выпуск с последующим оформлением) процессов выпуска (очистки), в соответствии с предпочтениями экспортера;
f) возможность самостоятельного заверения копий сертификатов происхождения и иных сертификатов, необходимых в рамках Соглашения о свободной торговле или преференциальных торговых соглашений для таможенной очистки;
g) использование безбумажных деклараций без подтверждающих документов;
h) свободный выбор таможенного органа для предоставления экспортной декларации;
i) возможность получения разрешения на экспорт без необходимости перемещать груз в таможенную зону;
j) прямой вход в порт для загруженных на заводе контейнеров, предназначенных для экспорта;
k) акцент на упрощенной таможенной очистке для малых и средних предприятий (МСП).

B. Импортеры:

a) уведомление о намерении выпустить товары до их прибытия, т. е. таможенная очистка до прибытия груза;
b) предварительная квалификация для участия в упрощенных процедурах, включая возможность применения одноэтапных (одновременный выпуск и оформление) или двухэтапных (выпуск с последующим оформлением) процессов выпуска (очистки), в соответствии с предпочтениями импортера;
c) использование безбумажных деклараций без подтверждающих документов;
d) сокращение числа запросов от таможенных служб после выпуска груза;
e) автоматическое освобождение от уплаты удержанного налога;
f) ускоренная обработка компенсаций и судебных решений о выплатах;
g) акцент на упрощенной таможенной очистке для малых и средних предприятий (МСП);
h) возможность самостоятельного заверения копий сертификатов происхождения и иных сертификатов, необходимых в рамках Соглашения о свободной торговле или преференциальных торговых соглашений для таможенной очистки;

i) освобождение от таможенного сопровождения, за исключением грузовых партий особого характера, которые по мнению таможенной службы сопряжены с повышенным риском.

C. Складские операторы:

a) ускоренное утверждение новых складов в установленные сроки после предоставления всех необходимых документов или только по уведомлению;
b) отказ от проверки прошлой деятельности при получении разрешения на эксплуатацию складов;
c) отказ от требования предоставления справки о платежеспособности;
d) отмена (сокращение) требований к финансовому обеспечению и других сопутствующих требований при получении разрешения на эксплуатацию складов;
e) продление срока действия разрешения на эксплуатацию складов (в соответствии со сроком действия статуса УЭО);
f) автоматическое обновление разрешения на эксплуатацию складов.

D. Таможенные брокеры:

a) приоритетная таможенная очистка грузов: грузы, декларируемые таможенными брокерами, имеющими статус УЭО, обрабатываются раньше грузов, задекларированных лицами, не имеющими статуса УЭО;
b) продление срока действия лицензии брокера (в соответствии со сроком действия статуса УЭО);
c) автоматическое обновление лицензии брокера;
d) освобождение от платы за обновление лицензии брокера;
e) разрешение на таможенную очистку на национальном уровне;
f) свободный выбор таможенного органа для предоставления экспортной декларации.

E. Логистические операторы:

a) отмена или сокращение размера финансовой гарантии при перевалке (транзите) или перемещении (транспортировке) товаров;
b) возможность оформления всеобъемлющей гарантии (running bond) по различным обязательствам;
c) упрощенный транзит без получения разрешения таможенной службы;
d) освобождение от таможенного сопровождения при перемещении товаров на другой таможенный пост или таможенный склад.

F. Перевозчики (транспортировщики):

a) гарантированное продление разрешения на транзит товаров и любых других разрешений, выданных таможенной службой и другими органами;
b) разрешение на перемещение из одного пункта в другой под общую гарантию и отмена или сокращение финансовой гарантии;
c) выделенные дорожные полосы в пограничных пунктах;

d) приоритетное предоставление места для хранения, проверки и разгрузки товаров.

G. Портовые операторы (операторы терминалов):

a) отмена или сокращение размера финансовой гарантии для получения лицензии оператора;
b) продление срока действия лицензии оператора и автоматическое обновление лицензии.

H. Производители:

a) отмена требований, связанных с хранением товаров в таможенной зоне, для экспортных грузов производителей, имеющих статус УЭО;

b) прямые поставки в порт для своевременного управления запасами производителей, имеющих статус УЭО.

Процедуры валидации и авторизации

Рамочные стандарты SAFE содержат предписания по разработке процедур валидации и авторизации. Стандарт 3 Опоры II (партнерство «Таможня — Бизнес») Рамочных стандартов SAFE предписывает:

«Таможенная администрация совместно с представителями торгового сообщества разработает процессы валидации или процедуры аккредитации [авторизации] по критериям качества, которые обеспечат преимущества компаниям, получившим статус УЭО».

Поскольку обязательство по разработке данных процедур лежит на отдельных членах ВТамО, решивших внедрить Рамочные стандарты SAFE, настоящие предписания по валидации и авторизации призваны послужить руководством и определить возможное направление для членов ВТамО.

Таможенные администрации должны разработать и внедрить процедуры авторизации и валидации, которые соответствуют стандартам, описанным в Рамочных стандартах SAFE, с учетом надлежащих практик, установленных в национальных программах по управлению безопасностью цепи поставок, созданных в рамках партнерства «Таможня — Бизнес». Процесс авторизации должен учитывать различные уровни соблюдения требований, которых может достичь УЭО. Основные стандарты изложены в настоящем приложении. Процесс внедрения должен включать поощрительные преимущества и учитывать различия в уровне риска, связанные с различными ролями и видами деятельности участников международной цепи поставок товаров.

Глава «Процедуры валидации и авторизации» разделена на части, отражающие основные темы и включающие текст для обсуждения и конкретные требования. Кроме того, в настоящем приложении описан процесс, который можно применять для обработки заявок на получение статуса УЭО.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV/25.

Подача заявок и авторизация

УЭО обязуется подать заявку и пройти процесс авторизации в таможенной администрации своей страны для внедрения стандартов безопасности цепи поставок, изложенных в Рамочных стандартах SAFE. Эти стандарты должны быть включены в деловую практику и процедуры УЭО. УЭО наладит процесс самооценки для мониторинга результативности и управления ей. Для эффективного проведения такой самооценки УЭО назначит одного из своих руководителей ответственным за все меры по обеспечению безопасности цепи поставок с учетом национальной программы УЭО. Это назначенное лицо будет также отвечать за коммуникацию с таможенной администрацией по вопросам аккредитации УЭО и поддержания стандартов. Авторизация будет осуществляться национальной таможенной администрацией после валидации выполнения УЭО условий и требований.

Полное описание систем и процедур, регулирующих предоставление и сохранение статуса УЭО, включено в настоящий документ для справки.

Изложенные в настоящем приложении условия и требования должны быть выполнены в сроки, установленные таможенной администрацией, которая проводит процедуру авторизации. Эти сроки могут варьироваться в зависимости от вида деятельности заявителя и других характеристик, зависящих от сложности и характера этой деятельности.

Авторизация УЭО остается в силе до ее приостановления, отзыва или отмены из-за существенного нарушения любого из условий авторизации. Национальные программы УЭО должны предусматривать возможность обжалования решений, принятых таможенными администрациями в отношении авторизации УЭО, будь то отказ, приостановление, отзыв или отмена.

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

Таможенные администрации обязаны дать ответ на заявку о получении статуса УЭО в разумные сроки, установленные национальной программой УЭО. Программа УЭО также может включать положения о возможности подачи единой заявки на получение статуса УЭО группой связанных между собой компаний.

Процедура валидации

Содержащиеся в Рамочных стандартах SAFE процедуры обеспечения безопасности и передовые практики, определенные таможенной службой, требуют, чтобы осуществлением валидации занималась таможенная служба. При том, что окончательное решение о предоставлении, приостановлении или отзыве статуса УЭО будет принимать таможенная служба, она может назначать сторонних валидаторов для оценки и (или) валидации соответствия заявителя стандартам безопасности и передовым практикам, включенным в Рамочные стандарты SAFE. Сторонние валидаторы должны обладать соответствующим опытом работы с

системами сертификации, знать стандарты безопасности цепи поставок, иметь достаточно полные знания о функционировании различных экономических и предпринимательских секторов, а также располагать соответствующими ресурсами для своевременного проведения валидации. Привлечение сторонних валидаторов не должно препятствовать взаимному признанию таможенными администрациями авторизации УЭО в рамках отдельных национальных программ УЭО. При этом УЭО также должны иметь возможность обратиться с запросом о валидации напрямую к таможенной администрации.

Таможенные администрации не должны обременять международное торговое сообщество различными наборами требований, направленных на повышение безопасности и упрощение международной торговли.

Таможенные администрации или назначенный сторонний валидатор должны обеспечить квалификацию и подготовку сотрудников, участвующих в процедуре валидации.

Любая информация, полученная в ходе валидации и в рамках авторизации УЭО, является конфиденциальной, может быть известна только соответствующему УЭО, таможенной администрации и (или) назначенному стороннему валидатору и может использоваться только в тех целях, для которых она была предоставлена.

Договоренности об авторизации и валидации, заключенные таможенными администрациями и УЭО, должны включать механизмы обратной связи и поэтапного усовершенствования.

Процесс мониторинга может включать проведение аудитов, основанных на оценке риска или вызванных конкретными причинами, и, в соответствующих случаях, выборочные проверки, проводимые таможенной службой или назначенным сторонним валидатором, если таковой имеется. УЭО также будет вести и предоставлять для проверки необходимую документацию о процедурах обеспечения безопасности, которые он внедряет или применяет, предусмотренную связанными с авторизацией требованиями национальной программы УЭО.

Проверка и поддержание

Таможенная служба и УЭО будут поддерживать связь и регулярно готовить совместные обзоры, чтобы поддерживать необходимый уровень соответствия и, если это возможно, определять возможные меры по повышению уровня безопасности. Эти обзоры помогут УЭО оперативно вносить изменения в собственную программу безопасности и обеспечат таможенным администрациям механизм для поддержания действующего стандарта УЭО.

В рамках процесса авторизации, в целях обеспечения регулярной коммуникации и упрощения процесса валидации, таможенная администрация может обращаться к УЭО (в соответствии с критериями, установленными в национальной программе УЭО) с запросом о регулярном предоставлении отчетов,

содержащих информацию, которую УЭО должен предоставлять в соответствии со стандартами обеспечения безопасности, изложенными в настоящем приложении.

В целях создания и поддержания эффективной программы авторизации УЭО, таможенные администрации могут счесть полезным проведение регулярных семинаров для обсуждения развития национальных программ УЭО, выявления и решения общих проблем и обмена передовым опытом.

Перспективы развития

Стандартизированный подход к авторизации УЭО обеспечивает надежную основу для развития международных систем взаимного признания статуса УЭО на двустороннем, субрегиональном, региональном и (в будущем) международном уровне.

Такие системы предполагают признание таможенными администрациями, входящими во ВТамО, систем авторизации УЭО других членов ВТамО, использующих программы УЭО, эквивалентные их собственным. Это обеспечит УЭО одинаковые преимущества и, следовательно, повысит предсказуемость и эффективность работы во всех странах, применяющих стандарты УЭО.

Примером стандартизированного подхода к программам УЭО могут служить региональные программы УЭО таможенных или экономических союзов или других форм региональной экономической интеграции, основанных, как правило, на применении их членами единого или общего таможенного законодательства.

Единые критерии или требования, а также процессы валидации и авторизации в рамках таможенного или экономического союза, основанные на Рамочных стандартах SAFE, обеспечивают надлежащую основу для стандартизированного подхода к программам УЭО.

Такие программы предоставляют компаниям возможность пользоваться статусом УЭО у всех членов таможенного или экономического союза, даже если этот статус был предоставлен только одним членом, что ведет к сокращению расходов, в частности, расходов, связанных с процессом авторизации. Более того, такой стандартизированный подход к программам УЭО в рамках регионального таможенного союза может предоставить дополнительные возможности для потенциальных партнеров, участвующих в заключении (подписании) СВП со всем регионом (союзом).

Многосторонние СВП представляют собой альтернативный способ содействия стандартизированному подходу к программам УЭО. В рамках таких соглашений или договоренностей участники стремятся гармонизировать свои подходы к программам УЭО, особенно в отношении процессов валидации и авторизации.

Многосторонние СВП могут также предоставить компаниям, в особенности транснациональным корпорациям, дополнительные возможности для снижения операционных издержек, включая расходы, связанные с процедурой валидации и авторизации.

Схема процесса для компаний, занимающихся обработкой грузов в рамках международной цепи поставок товаров

1. Заявитель и таможенная служба признают, что данная программа является добровольной, и соглашаются выполнять основные требования к роли УЭО, изложенные в Рамочных стандартах SAFE.
2. Заявитель должен внедрить, в соответствии с его бизнес-моделью и анализом риска, системы, процедуры, условия и требования, изложенные в настоящем приложении.
3. Заявитель и таможенная служба будут действовать в сотрудничестве для выполнения обязательств заявителя по предоставлению и использованию предварительной электронной информации для целей оценки риска.
4. При рассмотрении заявок на получение статуса УЭО, таможенные администрации будут учитывать следующий примерный перечень критериев качества:
    - история соблюдения требований таможенной службы и иных значимых правоохранительных органов;
    - соблюдение значимых законов и регламентов[2];
    - доказательство того, что компания была учреждена в соответствии с национальным законодательством;
    - информация, подтверждающая постоянный характер места осуществления деятельности;
    - доказательство существования систем обеспечения качества;
    - отсутствие судимостей по значимым уголовным статьям у руководителей компании;
    - доказательство достаточных мер контроля компании над своими сотрудниками, территорией, оборудованием и прочими активами.
5. До авторизации таможенная администрация должна установить в процессе валидации, что заявитель удовлетворяет всем требованиям Рамочных стандартов SAFE, относящимся к статусу УЭО. Таможенная администрация может назначить стороннего валидатора для оценки соответствия стандартам и передовым практикам по обеспечению безопасности. При этом решения в отношении авторизации и валидации остаются прерогативой таможенной администрации. Таможенная администрация и назначенный сторонний валидатор, если таковой имеется, должны завершить валидацию в разумные сроки.
6. Любая информация, полученная в ходе валидации и в рамках авторизации, является конфиденциальной, может быть известна только соответствующему УЭО, таможенной администрации и (или) назначенному стороннему валидатору и может использоваться только в тех целях, для которых она была предоставлена.
7. После валидации успешного внедрения УЭО предусмотренных мер, национальная таможенная администрация надлежащим образом проводит авторизацию заявителя в статусе УЭО.
8. Процесс валидации осуществляется уполномоченными служащими

[2] http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/voluntary-compliance-framework.aspx

таможенной администрации, которая будет проводить авторизацию, или представителями назначенного стороннего валидатора на основе признанных на международном уровне принципов аудита и проверки.

9. Заявитель должен выполнять требования действующих национальных законов и регламентов, относящихся к таможенной сфере, об учете коммерческих операций с товарами, проходящими по международной цепи поставок, и обязуется предоставлять эти данные таможенной администрации для целей валидации и периодического аудита.
10. Целостность систем и процедур, применяемых в рамках авторизации, должна контролироваться с помощью периодических проверок, проводимых таможенной администрацией или от ее имени, регулярной коммуникации между уполномоченными должностными лицами и, в соответствующих случаях, выборочных проверок и контрольных визитов.
11. Авторизация УЭО остается в силе до ее отзыва, отмены или приостановления из-за существенного нарушения любого из условий авторизации.

Примеры случаев, в которых авторизация может быть отозвана, отменена или приостановлена:

- если заявитель или УЭО не соблюдает условия авторизации;
- если компания и (или) ее сотрудники не соблюдают положения уголовного или гражданского законодательства, регулирующие деятельность таких компаний, и (или) если характер текущих судебных разбирательств с участием компании или ее сотрудников исключает прямое взаимодействие с таможенными администрациями;
- если компания не может предоставить таможенной администрации соответствующую документацию и (или) доступ к информации о своих сотрудниках, территории, оборудовании и активах, как предусмотрено в настоящем приложении.

12. Процессы авторизации, валидации и мониторинга могут быть скорректированы по усмотрению национальной таможенной администрации, в особенности, если происходят изменения либо в оценке риска, сопряженного с деятельностью заявителя, либо в показателях работы заявителя. Однако любая такая корректировка может быть произведена только после того, как была запрошена информация у УЭО и ему была дана возможность рассмотреть и прокомментировать причины корректировки, изложенные таможенной администрацией.

x

x x

ПРИЛОЖЕНИЕ V

РЕЗОЛЮЦИЯ СОВЕТА ТАМОЖЕННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА О РАМОЧНЫХ СТАНДАРТАХ БЕЗОПАСНОСТИ И УПРОЩЕНИЯ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ

(ИЮНЬ 2005 ГОДА)

СОВЕТ ТАМОЖЕННОГО СОТРУДНИЧЕСТВА[1],

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

отмечая возрастающую озабоченность международным терроризмом и организованной преступностью, а также важность и уязвимость мировой торговли;

считая, что таможенные администрации способствуют экономическому и социальному развитию стран посредством сбора доходов, и что применение Рамочных стандартов будет иметь не менее важное значение в этом отношении;

принимая во внимание резолюции Совета таможенного сотрудничества о безопасности и содействии развитию международной цепи поставок (июнь 2002 года) и о глобальных мерах по обеспечению безопасности и содействию международной цепи поставок (июнь 2004 года), а также Резолюцию № 9 Конференции ИМО об укреплении 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 предпринимательским сообществом;

отмечая, что членам ВТамО, а также таможенным и экономическим союзам, возможно, потребуется рассмотреть вопрос о внесении изменений в свои законодательные и иные положения с тем, чтобы обеспечить внедрение Рамочных стандартов ВТамО,

[1]Совет таможенного сотрудничества — официальное название Всемирной таможенной организации (ВТамО).

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять Рамочные стандарты безопасности и упрощения мировой торговли.
2. Обязать членов Совета и таможенные и экономические союзы:
   2.1. как можно быстрее внедрить, в соответствии с возможностями каждой администрации и законодательными полномочиями, принципы, стандарты и другие положения, содержащиеся в Рамочных стандартах ВТамО;
   2.2. способствовать институциональному развитию таможенной службы и укреплению этических принципов ее работы, чтобы создать комплексную основу безопасности мировой торговли;
   2.3. определить необходимые меры, направленные на устойчивое институциональное развитие, включая, в соответствующих случаях, внесение изменений в национальные правовые и административные нормы и процедуры и обеспечить их внедрение, чтобы полностью выполнить положения Рамочных стандартов;
   2.4. предусмотреть оказание технической помощи для поддержки внедрения Рамочных стандартов;
   2.5. предоставить ВТамО ориентировочный график внедрения Рамочных стандартов с учетом собственных возможностей;
   2.6. стремиться к обеспечению полномасштабного сотрудничества с предпринимательским сообществом в деле внедрения Рамочных стандартов;
   2.7. участвовать в регулярных совещаниях по оценке процесса внедрения Рамочных стандартов;
   2.8. регулярно предоставлять ВТамО отчеты о ходе внедрения Рамочных стандартов для обсуждения на совещаниях по оценке;
   2.9. рассмотреть возможность использования методов сравнительного анализа для оценки процесса внедрения Рамочных стандартов отдельными членами ВТамО.
3. Члены ВТамО, а также таможенные и экономические союзы должны уведомить ВТамО о своем намерении внедрить Рамочные стандарты. ВТамО передаст эту информацию таможенным администрациям всех членов ВТамО и тем таможенным и экономическим союзам, которые уведомили ВТамО.
4. Члены ВТамО, а также таможенные и экономические союзы, уведомившие ВТамО о своем намерении внедрить Рамочные стандарты, должны совместно друг с другом разработать механизмы взаимного признания валидации и аккредитации уполномоченных экономических операторов и результатов таможенного контроля, а также иные механизмы, которые могут потребоваться для устранения или сокращения излишних или дублирующих действий по валидации и аккредитации.

П. ГОРДАН,
Председатель.

Свяжитесь с нами:
facilitation@wcoomd.org

Наш веб-сайт:
wcoomd.org

Благодарность:
данная публикация стала возможной благодаря финансовой поддержке Фонда таможенного сотрудничества Кореи (CCF-Korea)

Copyright © 2021 Всемирная таможенная организация

Номер публикации: FAC 2022-2

World Customs Organization

Rue du Marché 30, B-1210
Brussels, Belgium
facilitation@wcoomd.org

#WCOOMD
wcoomd.org