



**Совместный документ ОСЖД-ЭСКАТО
по потенциалу электронного обмена
данными для гармонизации таможенных
формальностей при международных
железнодорожных перевозках**

2022 год

Настоящий документ был подготовлен Отделом транспорта ЭСКАТО ООН совместно с Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД).

Высказанные мнения принадлежат авторам и не обязательно отражают точку зрения Секретариата ООН и ОСЖД. Изложенные мнения, цифры и оценки являются ответственностью авторов и не обязательно должны рассматриваться как отражающие точку зрения или имеющие одобрение Организации Объединённых Наций и ОСЖД.

Используемые обозначения и изложение материала не подразумевают выражения какого-либо мнения со стороны Секретариата Организации Объединённых Наций и ОСЖД относительно правового статуса какой-либо страны, края, города или района или их властей, или относительно делимитации его границ или рубежей.

Упоминание о названиях фирм и коммерческих продуктах не подразумевает одобрение Организации Объединённых Наций и ОСЖД.

Настоящий документ издаётся без официального редактирования.

Является информационным документом рекомендательного характера.

I издание.

Содержание

I.	История вопроса.....	5
II.	Текущая ситуация на железнодорожных пограничных переходах	5
A.	Сложная рабочая среда на железнодорожных пограничных переходах	6
B.	Основные заинтересованные стороны на железнодорожных пограничных переходах	7
C.	Фрагментарная правовая среда для международных железнодорожных перевозок	8
D.	Основные операции, выполняемые на железнодорожных пограничных переходах	9
E.	Информация, требуемая для выполнения формальностей при пересечении границы	9
III.	Электронный обмен данными (ЭОД) между железными дорогами и между железными дорогами и таможней	10
A.	Электронный обмен данными (ЭОД) между железными дорогами Европы	10
B.	Электронный обмен данными (ЭОД) между странами-членами ОСЖД	11
C.	Совет по железнодорожному транспорту СНГ и его инициативы по электронному обмену данными (ЭОД).....	12
D.	Электронная транспортная накладная	12
IV.	Требования к электронному обмену данными (ЭОД) между железными дорогами и контролирующими органами.....	13
V.	Упрощение таможенных формальностей при международных железнодорожных перевозках с использованием электронного обмена данными (ЭОД)	14
A.	Транспортная накладная в качестве таможенной транзитной декларации	14
B.	Использование новых технологий на железнодорожных пограничных переходах	14
C.	Проведение совместных мер контроля (проверок).....	15
D.	Предварительное электронное уведомление поможет заблаговременно оценить риски	16
E.	Электронный интерфейс между железными дорогами и пограничными службами для упрощения таможенных формальностей	16
F.	Облегчённые таможенные формальности для железнодорожного транзита и упрощённые процедуры для уполномоченных железнодорожных операторов	18

Основные идеи

Будучи одним из наиболее устойчивых видов транспорта, железнодорожный транспорт должен активно поддерживаться, чтобы решать такие задачи внешнего порядка в сфере транспорта, которые недавно усугублялись. Быстрое увеличение количества трансконтинентальных грузовых поездов за последнее десятилетие прочно определило роль железной дороги в стимулировании устойчивой транспортной связности в сообщении Азия-Европа-Азия.

Устойчивость, показанная железнодорожным транспортом во время пандемии, а также необходимость в электронном обмене данными (ЭОД), подтвержденная пандемией, предоставляет ещё одну возможность придать большой толчок для повышения конкурентоспособности железной дороги, внедряя использование ЭОД для выполнения формальностей на границе.

Эффективные железнодорожные пограничные переходы являются одним из важных элементов для повышения конкурентоспособности международных железнодорожных перевозок, поэтому необходимы активные меры для устранения недостатков. Железнодорожные пограничные переходы имеют сложную рабочую среду со многими участниками, у которых разные интересы. Тем не менее, всем им нужна информация для выполнения своих задач, поэтому ЭОД на железнодорожных пограничных переходах является ключом к повышению эффективности.

Электронный обмен данными между железными дорогами и между железными дорогами и контролирующими органами фрагментирован из-за наличия разных правовых систем. В ОСЖД разработаны основные принципы ЭОД между железными дорогами, которые изложены в соглашениях и различных памятках. Инициативы по обмену электронной информацией между железными дорогами и между железными дорогами и контролирующими органами должны предшествовать упрощению и стандартизации требований к информации.

Настоящий рекомендательный документ был подготовлен совместно ЭСКАТО и ОСЖД для предоставления железным дорогам и пограничным службам информации о возможностях ЭОД для оптимизации формальностей на пунктах пересечения границы. Документ разработан по рекомендации Международного межведомственного совещания стран-членов ОСЖД «Практика пересечения границ железнодорожным транспортом», состоявшегося в сентябре 2021 года.

Области, в которых ЭОД может поддерживать оптимизацию процессов пересечения границ, включают интегрированную оценку риска, использование новых технологий и совместное выполнение мер контроля через границу и за границей. Таможенные формальности, связанные с железнодорожным транспортом, могут быть упрощены с помощью ЭОД. Совместный электронный интерфейс между железными дорогами и другими заинтересованными сторонами может обеспечить эффективный обмен информацией, необходимой для коммерческих, оперативных и нормативных целей.

I. История вопроса

Процессы пересечения границ железнодорожным транспортом играют ключевую роль в облегчении международных железнодорожных перевозок. Поскольку прочность цепочки равна прочности самого слабого звена, то один слабый железнодорожный пограничный переход может снизить эффективность всего железнодорожного коридора. Задержки, связанные с выполнением формальностей при пересечении границы, приводят к неоправданному увеличению времени перевозки груза железнодорожным транспортом, что отрицательно сказывается на его конкурентоспособности по сравнению с другими видами транспорта.

Эта проблема не только увеличивает логистические затраты фирм, но и снижает надёжность, предсказуемость и пунктуальность грузовых поездов, что, в свою очередь, приводит к порочному кругу невысокого уровня надёжности, низкого спроса на услуги грузовых поездов и более высоких транспортных расходов и, в конечном итоге, препятствует привлечению инвестиций в пункты пересечения границ.

Цели устойчивого развития и потребность в устойчивом транспорте побуждают страны переориентировать свою транспортную стратегию на железнодорожный транспорт. В связи с расширением международных железнодорожных перевозок эффективность железнодорожных пограничных переходов будет приобретать все большее значение для обеспечения предсказуемости и надёжности перевозки грузов по железной дороге — двух ключевых признаков, которые грузоотправители учитывают при выборе вида транспорта.

Настоящий документ подготовлен в соответствии с третьей рекомендацией Международной межведомственной конференции стран-членов ОСЖД «Практика пересечения границ железнодорожным транспортом» (21-22 сентября 2021 г.)

Рекомендация звучит следующим образом, *«ОСЖД и ЭСКАТО ООН рассмотреть возможность подготовки рекомендательного документа по электронному обмену данными с учётом имеющегося опыта и документов ОСЖД в целях упрощения таможенных формальностей при международных железнодорожных перевозках между странами ЭСКАТО ООН»*

II. Текущая ситуация на железнодорожных пограничных переходах

На сети Трансазиатской железной дорог имеется 59 пар или 118 железнодорожных пограничных переходов. Железнодорожные пограничные переходы в Азиатско-Тихоокеанском регионе имеют много общего с точки зрения операций и формальностей при пересечении границы, но также имеют и существенные различия.

Согласно статистике ОСЖД за 2016 год, пять пар пограничных переходов в Азиатско-Тихоокеанском регионе имели дело с годовым объёмом грузов более 15 млн. тонн; а девять пар пограничных переходов – от 5 до 15 млн. тонн.

Железнодорожные пограничные переходы могут представлять собой узкие места и затруднять или замедлять международные железнодорожные перевозки. Поэтому необходим комплексный подход к устранению задержек. Факторами, приводящие к чрезмерным задержкам, являются неэффективная организация железнодорожных операций, отсутствие согласованных действий, использование бумажных документов, а также длительные и несогласованные проверки таможенных и других госорганов; переход с одной ширины колеи на другую; несоответствующие требованиям железнодорожные сооружения и оборудование на пограничных переходах. Помимо больших задержек, эти факторы также приводят к неопределённости по времени прибытия и увеличению транспортных расходов.

А. Сложная рабочая среда на железнодорожных пограничных переходах

Рабочая среда на железнодорожных пограничных переходах осложняется множеством участвующих заинтересованных сторон, которые часто имеют разные интересы. Грузополучатели, грузоотправители, экспедиторы, таможенные агенты, импортёры и экспортёры желают, чтобы формальности были минимальны и выполнялись быстро.

Сложная рабочая среда на железнодорожных пограничных переходах



Органам контроля, таким как таможенные, фитосанитарные и санитарные органы, а также ведомства, отвечающие за выдачу лицензий и разрешений, иммиграционные и пограничные службы, необходима конкретная информация для выполнения

формальностей, обеспечивая соблюдение правил и норм. Органы контроля также сталкиваются с проблемами, связанными с грузами, а именно с тем, что и сколько нужно проверять для выполнения формальностей.

В. Основные заинтересованные стороны на железнодорожных пограничных переходах

Железные дороги являются основными заинтересованными сторонами на железнодорожных пограничных переходах. Соседними железными дорогами на пограничных переходах должен выполняться ряд операций, включая техническую, коммерческую и эксплуатационную передачу поездов с одной железной дороги на другую. Техническая часть охватывает осмотр подвижного состава, а коммерческая передача включает в себя информацию о перевозимых грузах.

Представители многих регулирующих ведомств находятся на железнодорожных пограничных переходах, чтобы обеспечить соблюдение правил и норм трансграничного движения грузовых поездов. Количество ведомств, представленных на границе, зависит от типа пограничного перехода и обрабатываемого груза. Другие организации/учреждения также участвуют в выполнении этих формальностей.

Таможня считается основным ведомством или госорганом контроля на железнодорожных пограничных переходах. Её основной задачей является обеспечение выполнения таможенных правил по импорту, экспорту и транзиту грузов. Она также отвечает за недопущение контрабанды и обеспечение безопасности перевозочного процесса.

К другим ведомствам на пограничных переходах относятся пограничники и полиция из иммиграционного департамента. Их основной задачей является контроль передвижения людей на железнодорожных пограничных переходах. Фитосанитарные, санитарные и радиологические ведомства также представлены на некоторых погранпереходах.

Взаимодействие между органами контроля и железными дорогами на погранпереходах может усложняться, а требования для выполнения формальностей нуждаются в существенной гармонизации между странами. Таможенные пломбы или инспекции не признаются взаимно, за исключением случаев, когда есть договорённость. Формирование единой таможенной территории по типу Евразийского экономического союза потенциально может упростить формальности пересечения границ между странами входящих в такие Союзы.

Отсутствие надлежащего механизма обмена информацией и взаимного признания результатов проверок между органами контроля приводит к дублированию многих операций на железнодорожных пограничных переходах. Например, если результаты проверки подвижного состава и соответствующей сертификации взаимно не признаются, то это приводит к дублированию проверок и чрезмерным процедурным задержкам.

Заинтересованные стороны частного сектора, присутствующие на железнодорожных пограничных переходах, включают грузоотправителей или их представителей, таких как экспедиторы или таможенные брокеры, которые организуют отгрузку и соблюдают

формальности, связанные с перевозкой грузов от станции отправления до станции назначения. Экспедиторы и брокеры дополнительно заключают договор с перевозчиками на перевозку грузов. На некоторых железнодорожных пограничных переходах компаниям, которые находятся под управлением железных дорог, поручается выполнение железнодорожных операций, таких как маневрирование или формирование поездов.

С. Фрагментарная правовая среда для международных железнодорожных перевозок

Правовые положения о международных железнодорожных перевозках, таможенные и другие нормативные требования для пересечения границы определяют операции и формальности для выполнения на железнодорожных пограничных переходах.

Различные международные железнодорожные документы регулируют процедуры пересечения границ железнодорожным транспортом. Прежде всего, следует выделить правовые режимы, разработанные двумя железнодорожными организациями, ОСЖД и Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ). основополагающие документы ОСЖД и Конвенция о международных железнодорожных перевозках обеспечивают комплексную правовую базу, охватывающую большинство аспектов международных железнодорожных перевозок, включая транспортные накладные, пользование вагонами и другие аспекты, имеющие отношение к железнодорожным перевозкам, в том числе к пересечению границ.

Фрагментированное железнодорожное правовое пространство



Из 28 стран, входящих в сеть Трансзиатских железных дорог, 14 стран являются членами ОСЖД и шесть – ОТИФ, при этом три страны входят в обе организации. Члены ЭСКАТО,

являющиеся договаривающимися сторонами одного или двух правовых режимов, достигли определённого уровня гармонизации международных железнодорожных перевозок; однако следует отметить, что многие страны участники ЭСКАТО не участвуют ни в одном из них. Фрагментация международных железнодорожных перевозок, вызванная существованием различных правовых режимов и множества двусторонних договорённостей, создаёт проблемы для обеспечения бесперебойных международных железнодорожных перевозок из-за наличия различных норм и правил, документов, процедур и практики. Организацию операций на железнодорожных пограничных переходах, где применяются различные правовые режимы, усугубляет необходимость применения различных транспортных документов. Различия в формальностях железнодорожного транзита между странами ухудшают статистику задержек на пограничных переходах.

D. Основные операции, выполняемые на железнодорожных пограничных переходах

Грузовой поезд обычно проходит по прибытии на железнодорожный пограничный переход пять операций:

- Коммерческая передача грузов с одной железной дороги на другую;
- Техническая передача поездов, включая переход с одной ширины колеи на другую;
- Таможенные формальности;
- Пограничный контроль и иммиграционные формальности; и
- Формальности других государственных органов.
- Информация, требуемая для выполнения формальностей при пересечении границы.

E. Информация, требуемая для выполнения формальностей при пересечении границы

Для инициирования и выполнения железнодорожных операций и нормативных формальностей на железнодорожных пограничных переходах обычно требуются следующие данные: предполагаемое время прибытия и отклонения от графика, если таковые имеются, для поездов, предусмотриваемых расписанием; накладная, так как информация, содержащаяся в транспортной накладной, стандартизирована и включает данные об отправителе, получателе, о грузе (согласованная номенклатура и описание), станции назначения или пункте доставки, коммерческие спецификации, грузовые тарифы и сборы за дополнительные услуги, взимаемые железнодорожным предприятием, инструкции по выставлению счетов и оплате, а также вес; и вагонная ведомость, содержащая информацию о вагонах, подлежащих передаче следующим железным дорогам с использованием установленного или согласованного документа.

Большинство пограничных переходов в регионе полагаются на документооборот и операции, основанные на бумажных документах. Обмен информацией осуществляется по

телефону, факсу, электронной почте и ручному копированию документации, что приводит к задержкам и неэффективности работы при пересечении границы. Отсутствие предварительной информации не позволяет проводить какую-либо подготовку до прибытия поезда к выполнению основных операций, выполняемых на железнодорожных пограничных переходах. Процедуры инициируются по фактическому прибытию грузового поезда, когда машинист локомотива передаёт бумажные документы представителям принимающей железной дороги. Поезд должен иметь эти документы при отправлении с пограничного перехода.

К бумажным документам относятся вагонная ведомость, транспортные накладные и сведения о таможенных пломбах, которые необходимо заверить по прибытии поезда. Когда все процедуры завершены, документы подписываются или заверяются печатью перед передачей представителю следующих железных дорог. После передачи железнодорожных документов на пересадочной станции информация может быть введена в национальные электронные системы железных дорог, если таковые имеются в наличии.

Регулирующим органам и железным дорогам требуется информация для инициирования и завершения формальностей при пересечении границы. А значит, способ передачи информации и обмена ею с заинтересованными сторонами оказывает большое влияние на эффективность работы железнодорожных пограничных переходов.

III. Электронный обмен данными (ЭОД) между железными дорогами и между железными дорогами и таможней

ЭОД между железными дорогами может значительно повысить эффективность операций на пограничных переходах. Если обмен данными выполняется в электронном виде, то организация операций на железнодорожных пограничных переходах может быть значительно упрощена. На сегодняшний день многие страны Европы используют преимущества ЭОД между железнодорожными предприятиями.

ЭОД между железными дорогами может значительно повысить эффективность обмена данными. Однако остаётся ещё много проблем, связанных с использованием потенциала ЭОД на международных железнодорожных коридорах. Решения для ЭОД исторически определяются правовыми требованиями и принципами, касающимися функционирования железнодорожной колеи 1435 мм и 1520 мм, и соответствующими потребностями бизнеса.

А. Электронный обмен данными (ЭОД) между железными дорогами Европы

Для гармонизации инициатив по ЭОД между железными дорогами и другими заинтересованными сторонами в странах Европы, Европейская комиссия приняла регламент по применению телематических приложений для грузовых перевозок и технических спецификаций интероперабельности (ТАФ-ТСИ/ТАФ-TSI), которые предусматривают ЭОД между железнодорожными предприятиями, управляющими

инфраструктурой, таможенной и, в некоторых случаях, другими госорганами. Регламент касается различных аспектов обмена информацией, включая технические спецификации функционального обмена данными между управляющими инфраструктурой и железнодорожными предприятиями в ЕС и с государствами, не входящими в ЕС, которые согласились соблюдать положения регламента.

В. Электронный обмен данными (ЭОД) между странами-членами ОСЖД

Для стран сети Трансазиатской железной дороги, являющихся членами ОСЖД, статьи 6 (10) и 7 (14) Соглашения о международном грузовом сообщении (СМГС) обеспечивают правовую основу для использования электронных документов между железнодорожными компаниями. В соответствии с соглашениями о применении системы ЭОД информационное сопровождение начинается с момента принятия груза к перевозке и с последующей передачей информации предварительного уведомления в соответствующие пограничные станции для предварительного уведомления и оформления документов. Для передачи данных используется международный стандарт UN/EDIFACT.

Электронная подпись применяется для обеспечения целостности и юридической значимости электронных документов. Основные задачи успешного внедрения юридически значимого ЭОД разработаны в памятке ОСЖД Р 941-4 «Описание типовых технических спецификаций трансграничного взаимодействия «Инфраструктур открытых ключей» железных дорогах – стран ОСЖД.

- Разработка условий для взаимного признания электронной подписи и сертификатов, выдаваемых на пространстве различных правовых режимов
- Разработка специальных программных и автоматизированных средств (поскольку стороны, участвующие в процессе обмена информацией, могут принадлежать разным законодательным режимам, что может препятствовать принятию сторонами используемых криптографических алгоритмов)
- Разработка технических условий для передачи, обработки и проверки документов с электронной подписью

ОСЖД также разработала эффективный инструмент, обеспечивающий применение юридически значимых документов для международных грузовых перевозок посредством услуг Доверенной Третьей Стороны (ДТС). Основными функциями ДТС являются (i) проверка электронной подписи, сформированной в рамках другого правового режима и с использованием иностранных криптографических стандартов, и (ii) подтверждение её легитимности в соответствии с законодательством принимающей стороны.

Основным документом, регламентирующим формат электронных сообщения на железнодорожном пространстве ОСЖД, является Памятка ОСЖД О+Р 943 «Библиотека стандартных электронных сообщений для грузовых перевозок в международном

сообщении на условиях СМГС в стандарте ЭДИФАКТ ООН», содержащая положения как обязательного, так и добровольного применения.

Памятка О+Р 943 охватывает любой международный ЭОД, используя сообщения в формате UN/EDIFACT. Сообщения, представленные в Памятке, предназначены для использования при ЭОД между железными дорогами и железнодорожными предприятиями ОСЖД на условиях соглашения СМГС, а также между сетями железных дорог колеи 1520 мм. Предполагается, что ЭОД ведётся между информационными системами железнодорожных предприятий по международным грузовым перевозкам, и что участники информационного взаимодействия заключили Соглашение об ЭОД.

С. Совет по железнодорожному транспорту и его инициативы по электронному обмену данными (ЭОД)

Созданный в 1992 году правительствами Содружества Независимых Государств (СНГ), Совет по железнодорожному транспорту (СЖТ) в настоящее время состоит из 11 железнодорожных администраций СНГ (полноправных членов), 6 ассоциированных и других членов, а также двух наблюдателей. СЖТ СНГ является организацией железнодорожного сектора с сильным экспертным потенциалом и широкой географической сферой деятельности, обеспечивающей правовое и техническое регулирование большей части железнодорожного пространства 1520 мм.

Автоматизированная система (АС) «МЕСПЛАН» используется для разработки ежемесячного сводного плана погрузки грузов на международном уровне, плана международных грузовых перевозок на основании заявок, поданных железными дорогами-участниками. В настоящее время АС «МЕСПЛАН» находится в ведении ИТ-центра СЖТ СНГ (совместно финансируется членами СЖТ СНГ). В ЭОД участвуют все члены СЖТ СНГ. Компоненты системы АС «МЕСПЛАН» нацелены на следующее:

- Оценка сводного плана погрузки и перевозки грузов в рамках всей сети на основе единых алгоритмов оценки и международной единой базы данных приложений
- Создание международной базы данных ведущих показателей и технических требований при подготовке аналитического отчёта для анализа работы международной сети железных дорог.
- Автоматический приём передовых показателей от участвующих железных дорог
- Различия между международными и национальными потоками данных
- Интеграция других национальных и международных систем.

Д. Электронная транспортная накладная

Использование электронной накладной играет важную роль в ЭОД между железными дорогами, поскольку накладная содержит информацию, необходимую соседним железным дорогам, а также органам контроля. Единая накладная ЦИМ/СМГС создана как решение,

чтобы избежать обмена накладными. Главное преимущество этого совместного продукта в том, что он применим в двух основных международных железнодорожных системах, в которых действуют конвенция КОТИФ (1435 мм) и соглашение СМГС (1520 мм).

Применение единой накладной ЦИМ/СМГС позволяет беспрепятственно проходить через большинство границы Западной и Средней Европы, грузовые перевозки начинаются по правилам КОТИФ, а доставляются грузы в пункт назначения в юрисдикции СМГС (и наоборот). Бумажная версия накладной ЦИМ/СМГС успешно внедрена и география её применения постоянно расширяется.

Работа по технической спецификации электронной накладной ЦИМ/СМГС ведётся ОСЖД и ЦИТ. Одной из причин медленного внедрения электронной накладной ЦИМ/СМГС является то, что, хотя она и принимается таможенными в качестве действительного железнодорожного документа во многих странах, практика её применения недостаточна, поскольку таможенники на обеих сторонах железнодорожной границы 1435 мм – 1520 мм по-прежнему требует бумажную версию накладной ЦИМ/СМГС.

Электронный обмен данными (ЭОД) между железными дорогами, обусловленный инициативами некоторых стран региона, потенциально может привести к разработке различных электронных систем для одних и тех же процессов и событий. Такая множественность может нарушить бесперебойный поток информации, особенно, на международных железнодорожных коридорах, понижая эффективность осуществления перевозок по коридорам.

IV. Требования к электронному обмену данными (ЭОД) между железными дорогами и контролирующими органами

Помимо поддерживающей юридической базы, инициативы по ЭОД между железными дорогами, а также между железными дорогами и контролирующими органами должны предшествовать упрощению и стандартизации требований к информации.

Внедрению ЭОД на железнодорожном транспорте должна как можно раньше предшествовать стандартизация требований к информации железных дорог и госорганов, ответственных за контроль на железнодорожных пограничных переходах. Количество требований по предоставлению подтверждающих документов должно быть сокращено до минимума, необходимого для эффективного выполнения нормативных формальностей.

Таможенные и другие госорганы часто требуют большое количество документов, включая договоры купли-продажи, коносаменты, аккредитивы, другие коммерческие документы и различные сертификаты, а также выполняют административную работу, когда ставят печати на документах для завершения пограничных формальностей.

Во избежание дублирования информации может быть целесообразным заранее определить список необходимых документов для упрощения процедур оформления на пограничных переходах. Разработка эффективного анализа рисков, сбора разведывательной информации

и эффективных пост-таможенных аудитов может снизить чрезмерные требования к документам и связанным с ними формальностям при одновременном повышении качества контроля.

Стандартизированные и согласованные данные и документы делают возможным упрощение процессов пересечения границ, повышение эффективности электронного обмена данными (ЭОД) между заинтересованными сторонами, внедрение электронной системы одного окна для железнодорожного транспорта, совместного использования средств досмотра, интегрирование анализа рисков и внедрения совместного контроля.

Для решения проблем различных и чрезмерных требований к данным и документам со стороны таможенных и других регулирующих органов необходимо провести региональные консультации для согласования минимальных требований к данным при международных железнодорожных перевозках.

V. Упрощение таможенных формальностей при международных железнодорожных перевозках с использованием электронного обмена данными (ЭОД)

A. Транспортная накладная в качестве таможенной транзитной декларации

Таможня требует транзитную декларацию на транзитные грузы. Подача транзитной декларации включает в себя подготовку сведений, содержащихся в транспортной накладной на перевозимые грузы. Чтобы избежать дублирования при вводе данных, железнодорожная накладная рекомендуется в качестве таможенным документом, поскольку она содержит информацию, требуемую таможней.

Поскольку накладная содержит информацию, требуемую контролирующими органами, в частности таможней, признание накладной таможенным документом может способствовать упрощению таможенных формальностей, что, в свою очередь, сокращает время и затраты на выполнение таможенных формальностей.

Статья 9 Приложения 9 к Международной Конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах 1982 года также предусматривает использование железнодорожной транспортной накладной ЦИМ/СМГС в качестве таможенного документа. Данная статья гласит: «Договаривающиеся стороны могут использовать вместо других перевозочных документов, которые существуют в настоящее время в соответствии с международными договорами, железнодорожную накладную ЦИМ/СМГС, которая одновременно могла бы служить таможенным документом».

B. Использование новых технологий на железнодорожных пограничных переходах

Электронный обмен данными (ЭОД) между железными дорогами и таможенной способствует применению новых технологий при выполнении формальностей на погранпереходах и повышает их эффективность. Применение новых технологий, таких как динамические сканеры и динамические весы, позволяет собирать данные, необходимые для выполнения необходимых проверок во время движения поезда. Не интрузивные досмотры грузов и транспорта, такие как применение рентгеновских и мобильных сканеров, способствуют более эффективному выполнению формальностей.

Другие примеры новых технологий, которые можно использовать на железнодорожных пограничных переходах включают индивидуальные или многофункциональные системы, обеспечивающие электронное наблюдение с видео-мониторингом; автоматизированный коммерческий осмотр поездов и вагонов с электронными датчиками ворот; тепловизионная техника и видео-мониторинг для проверки негабаритных грузов, правильной погрузки грузов, элементов крепления груза, сохранности и безопасности груза; автоматизированное распознавание и учёт вагонов для определения количества вагонов или номера контейнеров; и автоматизированный контроль радиации и утечек химических веществ.

Железные дороги и контролирующие органы могут использовать средства проверки и обмениваться результатами. Если системы досмотра установлены в другом месте, где происходит оформление, собранные данные необходимо передать в центры контроля на пограничном переходе и, при необходимости, во внутренние таможенные органы, чтобы при прибытии поезда на станцию железные дороги, таможенные и другие контролирующие органы имели доступ к информации в своих системах.

Внедрение автоматизированных систем значительно сокращает время обработки поездов и повышает эффективность технических и коммерческих проверок, а также регулирующего контроля. Органы таможни должны поощрять применение новых технологий и согласовывать свои системы с железными дорогами, чтобы оперативно получать информацию, необходимую им для выполнения требуемых формальностей.

С. Проведение совместных мер контроля (проверок)

Электронный обмен информацией может способствовать совместному проведению мер контроля пограничными органами за границей и через границу. Выполнение таможенных формальностей между соседними странами могут быть организованы на одной общей железнодорожной пограничной станции, предназначенной для этой цели. Контрольные органы одной страны также могут проводить проверки на въезде и делиться результатами со своими коллегами из соседней страны. Однако это возможно только при взаимном признании мер и итогов контроля.

Такие совместные проверки на пограничных переходах разных стран должны проходить в соответствии с их собственным законодательством в части проведения контроля и приведения в исполнение, что регулируется двусторонним соглашением. Следует систематически подходить к планированию и осуществлению совместного контроля для решения проблем всех участвующих ведомств.

Вторым вариантом является последовательный контроль, при котором страны осуществляют контроль независимо друг от друга. Этот вариант позволяет избежать дублирования проверок и обеспечивает быстрое оформление разрешения на груз, но при этом должно быть хорошее сотрудничество между различными органами на границе.

Перенос таможенных формальностей во внутренние районы может уменьшить задержки и ускорить выполнение транзитных формальностей на железнодорожных пограничных переходах. Статья 5 приложения 9 к Конвенции о гармонизации также призывает договаривающиеся стороны организовать все формы совместного контроля на основе двусторонних соглашений.

D. Предварительное электронное уведомление поможет заблаговременно оценить риски

Из-за увеличения объёмов грузов и транспортных средств, пересекающих международные границы, невозможно физически проверить все перевозимые грузы. Используя предварительную информацию, таможня обычно проводит анализ рисков на основе заранее определённых критериев, чтобы определить необходимый уровень проверок грузов. В определённых случаях таможня и другие государственные органы могут проводить комплексную оценку рисков при определении грузов для совместных проверок.

Анализ совокупного риска особенно важен для железнодорожных пограничных переходов с интенсивным транспортным потоком. В целом проверки грузов в пути на железнодорожных пограничных переходах должны быть минимальными и обоснованными. Впоследствии предварительное уведомление может быть выборочно проверено с помощью электронной таможенной транзитной декларации (e-CTD), которая будет предоставляться каждым перевозчиком (договорным/первым перевозчиком и последующими перевозчиками) в таможенные органы в юрисдикции своей страны.

Для железных дорог с большими объёмами трансграничных и транзитных перевозок следует разработать электронный интерфейс «железная дорога-таможня» (R2C), который следует использовать для подачи предварительных уведомлений и электронных CTD, основанных на информации, содержащейся в элементах данных железнодорожной накладной.

E. Электронный интерфейс между железными дорогами и пограничными службами для упрощения таможенных формальностей

Электронный обмен информацией между заинтересованными сторонами может способствовать развитию электронного интерфейса/электронной системы одного окна, что может ещё больше упростить формальности при пересечении границы.

Данные, полученные из нескольких источников, включая электронные системы железных дорог, таможни, иммиграции, автоматически управляющего оборудования/системы, а

также динамические сканеры, могут храниться на нейтральных платформах или в системе одного окна для железнодорожного транспорта.

В дальнейшем они могут предоставить контрольным органам на погранпереходах эти данные для проведения проверок, предусмотренных правилами и нормами. Эти данные также могут быть доступны органам госконтроля на железнодорожном пограничном переходе для выполнения нормативных формальностей.

Электронный интерфейс железнодорожных и пограничных ведомств



Источник: адаптировано из Модели комплексного контроля на погранпереходах (<https://www.unescap.org/resources/model-integrated-controls-border-crossings>)

Соединение железнодорожных электронных информационных систем с системами других государственных органов, национальным механизмом «одного окна» и цифровой информационной системой перевозчиков приведёт к эффективному обмену информацией, в частности снизит потребность в повторном представлении аналогичной информации.

Внедрение международного электронного обмена данными (ЭОД) между соответствующими госорганами может способствовать бесперебойным международным железнодорожным перевозкам и сокращению задержек при пересечении границы. Это поможет управлять рисками и, следовательно, повысит эффективность контроля таможни и других государственных органов.

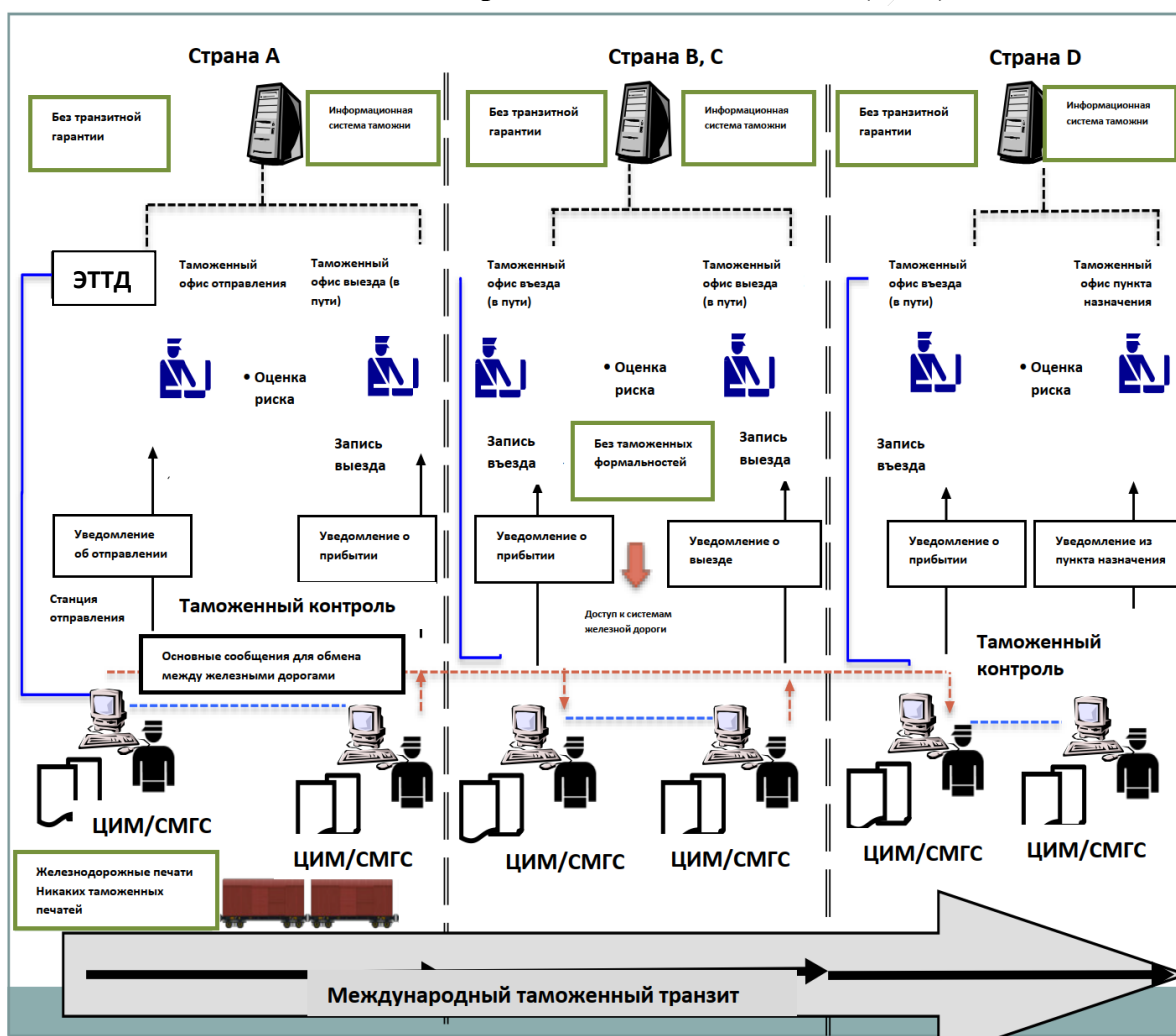
Электронный интерфейс между железными дорогами и пограничными органами/электронная система одного окна может осуществляться в рамках государственно-частного партнёрства или госорганом, созданным для этой цели. Предлагаемый электронный интерфейс железных дорог и пограничных органов является нейтральной платформой для обработки информации и помогает регулирующим органам

эффективно выполнять свои формальности. Пограничным ведомствам необходимо подписать меморандум о взаимопонимании с железными дорогами по различным аспектам электронного обмена данными (ЭОД).

Г. Облегчённые таможенные формальности для железнодорожного транзита и упрощённые процедуры для уполномоченных железнодорожных операторов

Использование ЭОД может оказать огромное влияние на упрощение формальностей, связанных с железнодорожным таможенным транзитом. Вся система управления гарантиями, а также выполнение формальностей в офисе отправления, транзита и назначения будут автоматическими на основе обмена электронными сообщениями.

Возможное упрощение таможенных формальностей для железнодорожного транзита с помощью электронного обмена данными (ЭОД)



Источник – Автор

Сама гарантия может быть уменьшена или полностью исключена, поскольку её требование таможенной обычно связано с предполагаемым риском, особенно с учетом перевозочного процесса на железнодорожном транспорте. Электронное уведомление до прибытия может облегчить оценку возможного риска, а с использованием электронных пломб, которые делают возможным отслеживание грузов в пути, а также благодаря особым характеристикам, связанным с железнодорожным транспортом, риск восприятия при транзите по железной дороге снижается, и он существенно ниже, чем на автомобильном транспорте.

Также важной характеристикой железнодорожного транспорта является наличие отдельных железных дорог (или лишь нескольких железнодорожных предприятий), по которым осуществляется перевозка грузов. Как правило, железные дороги полностью несут ответственность за железнодорожные перевозки, а процесс передачи грузов и подвижного состава на пограничных переходах организуется, контролируется и отражается в соответствующих учётных документах железных дорог. Следовательно, возможность отклонения грузов минимальна, что оправдывает низкие требования к гарантии или её отсутствие.

Соответственно, таможенные органы транзитной страны могут отказаться от требований к гарантиям или уменьшить их для транзита, предпринятого назначенными операторами железной дороги, которые взаимно признаны в качестве уполномоченных железнодорожных операторов. Вместе с тем необходимо упростить процедуры, которые могут включать использование специально разрешённых печатей (например, железные дороги/Специальные печати) вместо таможенных печатей, и таможенное оформление осуществляется непосредственно в помещениях уполномоченных операторов.

Все эти упрощения вместе с электронным обменом данными (ЭОД) могут оказать существенное влияние на оптимизацию работы таможенных органов и пограничных переходов, соответственно увеличения и улучшению железнодорожных перевозок.
