



ДВЕНАДЦАТОЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЕ СОВЕЩАНИЕ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL)

Каир (Египет), 22 марта – 2 апреля 2004 года

Пункт 3 повестки дня. Выполнение современных положений по упрощению формальностей и обеспечению безопасности в сфере грузовых авиаперевозок

УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ТАМОЖЕННОЙ ОЧИСТКЕ АВИАГРУЗОВ ПУТЕМ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕТОДОВ УПРАВЛЕНИЯ РИСКОМ

(Представлено Секретариатом)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Практическая обоснованность и конкурентные преимущества перевозки грузов по воздуху зависят от повышенной скорости перевозки между пунктами отправления и назначения и надежности служб доставки. Оба этих требования предлагают наличие более совершенной коммерческой практики, а также сведение к минимуму задержек и других негативных вмешательств извне. Таможенный контроль при экспорте и импорте и во время транзита представляет собой наиболее важные виды такого вмешательства, являющегося следствием определенных в законодательном порядке обязанностей по получению доходов, применению торговой политики и защите спектра общественных интересов.

1.2 После сентября 2001 года антитеррористические меры безопасности стали занимать ведущее место во многих крупных торговых экономических державах по сравнению с другими соображениями по организации пограничного контроля. Решая эту проблему, таможенные полномочные органы вынуждены учитывать другие высокоприоритетные политические цели, а именно расширение внешнеторговых операций и поощрение иностранных инвестиций внутри страны, которые также имеют важное значение для национальной безопасности.

1.3 В настоящем документе рассматривается концепция оценки риска в качестве средства, которое подлежит использованию государственными полномочными органами при принятии решений о степени досмотра грузоотправлений, а также предлагается усовершенствовать концепцию в целях улучшения эксплуатационных условий для всех составляющих международной системы снабжения и поставок.

2. РАЗРАБОТКА КОНЦЕПЦИИ

2.1 Оценка риска является главным инструментом, разработанным и усовершенствованным таможенными органами в целях приведения в соответствие коммерческих и официальных потребностей и практики путем сосредоточения на видах вмешательства, носящих более жесткий и сдерживающий характер в форме интенсивного досмотра тех грузоотправлений, которые согласно расчетам представляют собой наиболее вероятный риск нарушений. Принятие такого

средства контроля подразумевает принятие принципа, согласно которому невозможно устранить все риски, не прибегая к мерам, которые затормозят нормальные торговые операции. Обусловленная необходимостью потребность в эксплуатации жизнеспособной системы торговли требует от контролирующих органов готовности мириться с определенным уровнем риска в процессе принятия ими решения.

2.2 Большинство таможенных служб практикуют проверки профиля и адресный досмотр отдельных грузоотправлений на основе сочетания факторов, указанных в грузовых документах и таможенной декларации. Такие меры могут приниматься интуитивно на основе экспертной оценки персонала и осознанно с помощью систем информационных технологий или путем сочетания обоих методов. Небольшое количество государств, на долю которых приходится значительный объем мировой торговли, имеют расширенную систему оценки риска в целях идентификации отвечающих в полной мере требованиям торговых партнеров, а в последнее время и особо компетентных и надежных перевозчиков и применяют специальные упрощенные процедуры для досмотра партий грузов этих организаций, включая освобождение от подробного досмотра каждого их грузоотправления.

2.3 В качестве свежих примеров можно привести систему Facilitation Stairway, применяемую к общему удовлетворению шведскими таможенными органами, соглашения между таможенными органами США и членами Объединения деловых кругов по борьбе с контрабандой (BASC) в ряде латиноамериканских стран, а также соглашения о локальной таможенной очистке, в соответствии с которыми таможенные службы Ее Величества делегируют отдельные функции по осуществлению досмотра назначенным экспресс-перевозчикам. Такие системы соответственно предлагаются изготовителям, способным обеспечить таможенным органам доступ к глобальным автоматизированным системам и использующим компетентных авиаперевозчиков с присущими им преимуществами обеспечения авиационной безопасности за счет соблюдения более жестких стандартов в области безопасности полетов, строгими режимами авиационной безопасности, управлением взлетно-посадочными операциями при выполнении полетов и внутренними хорошо защищенными дорожными операциями.

2.4 Применяя оценку риска в таких передовых системах, осуществляющие контроль полномочные органы учитывают общее качество обеспечения безопасности определенных секторов международной торговли/транспорта, пользуются преимуществами хорошо зарекомендовавших себя способов идентификации соблюдающих требования торговых партнеров/перевозчиков и только в крайних случаях прибегают к досмотру всех партий груза или вводят сплошное замедление перед погрузкой или прибытием.

3. РАСПРОСТРАНЕНИЕ ОЦЕНКИ РИСКА НА ПЕРЕВОЗЧИКОВ

3.1 Если коммерческие перевозчики, в свою очередь, хотят извлечь максимальные преимущества от использования усовершенствованных систем управления риском, предусмотренных пересмотренной Киотской конвенцией Всемирной таможенной организации (ВТО) и упомянутых в Рекомендуемой практике 4.28 Приложения 9 в качестве концепции "уполномоченных импортеров", им придется согласиться с более жестким набором требований.

3.2 Во всех пунктах международной транспортной операции им необходимо будет соблюдать и принимать конкретные положения, касающиеся физической безопасности помещений, качества и целостности автоматизированных систем, а также найма персонала и осуществления контроля за его деятельностью. Им необходимо будет принять утвержденную систему сертификации и контроля и прямо или косвенно нести связанные с этим дополнительные эксплуатационные расходы. Перевозчики смогут воспользоваться ускоренной процедурой прохождения таможенного досмотра в отношении полностью безопасных грузоотправлений, которые перемещаются из пункта отправления в пункт назначения, полностью проходя через уполномоченных коммерческих партнеров.

3.3 Из этого следует, что для того чтобы добиться оптимального упрощения формальностей со стороны таможенных органов импортера, безопасность должна охватывать и пронизывать все деловые операции, а в пункте экспорта должен иметься механизм, соответствующий уполномоченной таможенной службе. Эти полномочия вытекают из двух источников: готовности таможенных служб обеих сторон согласиться с таким доверительным партнерством и согласия коммерсанта разрешить этим партнерам обмениваться соответствующей конфиденциальной коммерческой информацией.

3.4 В результате всех этих мероприятий будет достигнуто значительное улучшение эксплуатационных условий по сравнению с теми, которые возможны в условиях досмотра, где преобладает досмотр каждого грузоотправления в отдельности. Наиболее компетентные и соблюдающие требования эксплуатанты получают наибольшие выгоды в плане упрощения формальностей. Они будут значительными и обеспечат конкурентные преимущества. Завоевание статуса и подтверждение соблюдения требований, необходимых для получения наиболее эффективного таможенного режима, явятся наилучшим способом удержания клиентов, расширения рыночной доли и увеличения доходов. Таким образом, безопасность, тесно связанная с упрощением формальностей на эксплуатационном уровне, будет мотивировать стремление к более высоким стандартам во всех аспектах международных торговых операций. Рейтинг безопасности будет частью более широкого набора коммерческих достижений.

4. ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ: ПЕРВЫЕ ШАГИ

4.1 Сознвая, что такой новый режим потребует внесения коренных изменений в таможенную практику и коммерческую адаптацию к повышенным требованиям в области безопасности, предлагается на данном этапе сделать первые шаги в направлении реализации долгосрочного проекта по системной интеграции упрощения формальностей в национальные программы организации пограничного контроля. Такой проект включает разработки новых концепций, например таких, как::

- a) уполномоченный грузовой авиаперевозчик;
- b) уполномоченный авиагрузовой агент;
- c) уполномоченный аэропорт;
- d) уполномоченная организация по наземной обработке груза;
- e) международные стандарты авиационной безопасности, по которым можно будет сертифицировать вышеуказанные организации;
- f) особая идентификация грузоотправления, основанная, применительно к отрасли воздушного транспорта, на пронумерованных особым способом авиагрузовых накладных;
- g) многостороннее признание таможенными органами коммерческих перевозчиков, отвечающих определенным согласованным стандартам безопасности; и
- h) оценка риска на уровне уполномоченного коммерческого перевозчика в качестве альтернативы сквозному досмотру грузоотправлений.

5. **ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ**

5.1 Специализированному совещанию предлагается принять следующие рекомендации типа В:

РЕКОМЕНДУЕТСЯ, ЧТОБЫ

ИКАО приступила к разработке стандартов безопасности, по которым грузовые авиаперевозчики, агенты, аэропорты и организации по наземному обслуживанию могли бы быть сертифицированы в качестве уполномоченных организаций в международной системе снабжения и поставок, в целях обеспечения наивысшего уровня безопасности при минимальном уровне вмешательства со стороны государственных полномочных органов в процесс перемещения грузов через международные границы.

– КОНЕЦ –