



## 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**  
Пункт 3.1 повестки дня. **Упрощение таможенной очистки грузов**

### СТРАТЕГИЯ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗКАХ В ПРОШЛОМ, В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ И В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ

(Представлено Секретариатом)

#### 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Упрощение формальностей таможенной очистки ввозимого и вывозимого авиационного груза является ключевым элементом международной торговли и имеет жизненно важное значение для экономик многих развивающихся стран. Этот вопрос требует постоянного изучения, частого пересмотра и периодического обновления и переосмысления стратегических концепций. Изменяющиеся условия коммерческой деятельности и новые требования об усилении мер безопасности ставят в XXI столетии новые проблемы перед пользователями, перевозчиками и получателями авиационного груза.

1.2 В настоящем документе кратко говорится о развитии стратегии упрощения формальностей, связанных с грузовыми авиаперевозками, которая отражена в Приложении 9, описывается, что было сделано последней поправкой к Приложению и предлагается ряд новых целей, которые должны быть достигнуты ИКАО и государствами-членами.

#### 2. ИЗМЕНЕНИЯ В СФЕРЕ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

2.1 При определении целей и разработке современной стратегии целесообразно прежде всего рассмотреть важные изменения, происшедшие в области воздушного транспорта с момента начала применения SARPS и инструктивного материала, действующих в настоящее время.

2.2 Стратегия упрощения формальностей, нашедшая отражение в SARPS, которые разрабатывались на протяжении первых 25 лет существования ИКАО, учитывала рабочие условия, обусловленные процедурами ручной проверки и таможенной очистки, при которых весь обмен информацией зависел от наличия и движения бумажной документации, что являлось важнейшим фактором стоимости в любой коммерческой операции. Таможенные операции, связанные с импортом и транзитом, осуществлялись только по прибытии воздушного судна, на борту которого находилась вся необходимая документация. Поскольку воздушные суда были сравнительно небольшими, объемы грузов были намного ниже, чем в настоящее время, и к каждому грузотправлению в целях проверки применялся в основном одинаковый режим. При наличии крупных грузотправлений, состоявших из

большого числа мест, полномочным органам рекомендовалось использовать "выборочные" или "селективные" методы, чтобы сократить количество мест, подлежащих досмотру перед выдачей таможенного разрешения.

2.3 В 70-е годы с введением в эксплуатацию широкофюзеляжных самолетов и появлением компьютеров и других новых технических средств в качестве полезных инструментов государства начали искать пути рационализации своих процедур проверки в интересах повышения производительности и предотвращения излишних задержек. Были внедрены новые концепции организации проверок, включая проведение анализа риска для определения требуемого уровня досмотра конкретного клиента и распределение клиентов по многоканальной системе оформления в соответствии с критериями, установленными полномочными органами. Такие нововведения по-прежнему упрощают процедуры таможенной очистки для подавляющего большинства клиентов, однако важно иметь в виду, что эти клиенты получают право на более низкий уровень контроля не потому, что являются клиентами воздушного транспорта, а потому, что расцениваются как относящиеся к категории "небольшого риска".

2.4 Таким образом, концепция "выборочной" проверки была заменена принципом отбора партий или групп партий товаров для тщательного досмотра на основе оценки риска. Посредством учебных программ, финансируемых Всемирной таможенной организацией, данная методика постепенно охватила большое число развивающихся стран, чему способствовало появление менее дорогостоящей технологии, базирующейся на использовании персональных компьютеров.

2.5 К концу 90-х годов вопросы, касающиеся требований в отношении информации, стали иметь более важное значение, чем количество и тип бумажных документов, обмен которыми производили стороны в импортно-экспортных операциях. Действительно, вопрос "количества экземпляров" потерял свое значение в связи с широким распространением и применением высокоскоростных фотокопировальных машин. Поскольку как правительства, так и отрасль могли почти повсеместно использовать возможности компьютеризации, было целесообразно более решительно выступить за применение информационной технологии всеми сторонами. В то же время с учетом стремительного развития альтернативных методов связи и простоты преобразования форматов и протоколов сообщений для глобального электронного обмена данными считалось, что Приложение 9 следует сделать менее строгим в части стандартов, касающихся средств электронной связи.

### 3. **НЫНЕШНЕЕ ИЗДАНИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ 9**

3.1 В своей работе, связанной с внесением поправки в главу 4 Приложения 9, Группа экспертов по упрощению формальностей учла эти изменения и новые реалии и предложила ряд абсолютно новых SARPS, которые были приняты в контексте поправки 18. Эти новые SARPS:

- делают акцент на стандартизации требований к информации;
- поддерживают использование информационной технологии сторонами частного и государственного секторов вместо обмена бумажными документами;
- не носят директивного характера в отношении "международных стандартов";
- заменяют "выборочные или селективные методы" методикой "оценки риска" или "управления риском";
- вводят концепцию "уполномоченного лица".

#### 4. **НОВЫЕ ВОПРОСЫ**

4.1 С учетом нынешней обеспокоенности проблемой безопасности и постоянной необходимости упрощения международной торговли предлагается следующий частичный перечень вопросов в качестве отправной точки для дальнейшей работы ИКАО над определением стратегии в области грузовых авиаперевозок:

- a) потребность в SARPS, рекомендующих использование систем предварительной информации о грузе, позволяющих обрабатывать данные о грузе до его прибытия;
- b) необходимость согласования концепции "зарегистрированного агента", применяемой в сфере авиационной безопасности, с концепцией "уполномоченного лица", применяемой в сфере упрощения формальностей;
- c) определение принципов целостности систем проверки с целью укрепления безопасности на границе;
- d) транспарентность и объективность при взимании сборов за услуги по проведению проверок;
- e) признание номера авиагрузовой накладной достаточным "однозначным реквизитом партии товаров";
- f) распространение применения SARPS, относящихся к безопасности авиагруза, на транзитные перевозки воздушным и автодорожным транспортом.

#### 5. **ДЕЙСТВИЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО СОВЕЩАНИЯ**

5.1 Специализированному совещанию предлагается принять к сведению настоящий документ и рекомендовать ИКАО предпринять соответствующие действия по разработке стратегии в области грузовых авиаперевозок в соответствии с направлениями, указанными в п. 4 выше.