

Рабочая программа №1

**Гармонизация и Упрощение
Таможенной Документации и Процедур**

(Подготовлено для 2^{ой} Встречи КТС в Ташкенте с 9-11 Октября 2003)

**Управление Финансового и Торгового Отделения
Восточного и Центрального Отделения
Азиатский Банк Развития**

СОДЕРЖАНИЕ

	Страница
I. ВВЕДЕНИЕ	1
II. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ВОПРОСАМ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦЫ В СООТВЕТСТВИИ С КИОТСКОЙ КОНВЕНЦИЕЙ	3
III. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ГАРМОНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННОГО ПРОЦЕССА	4
ПРИЛОЖЕНИЯ	
1 Статус доступа к главным международным конвенциям	6
2 Предложения ТРАСЕКА по гармонизации таможенного процесса	7

I. ВВЕДЕНИЕ

1. Был достигнут значительный прогресс в стандартизации систем Таможенной документации. Центральные-азиатские страны используют формы декларации, которые являются вариантом Единого Административного Документа (ЕАД) и в основном в формате UN/SITPRO. Считается, что документация КНР тоже находится в соответствии. Из этого следует, что документация, как таковая, не является предметом, нуждающимся в дальнейшей гармонизации и упрощении. Это не совсем отражает действительность, хотя считается, что документация может быть той сферой, где всё еще необходимы небольшие изменения, а не внедрение каких-либо новых глобальных систем.

2. Системы документации подвергались обзору со стороны нескольких проектов ТРАСЕКА, начиная с 1995 года. Основная тревога вызывалась сопроводительными документами – инвойсами, упаковочными листами, банковскими формами, сертификатами происхождения, ветеринарными и фитосанитарными сертификатами и т.д. – которые, в основном, не в формате ООН. Может быть разумно замечено, что Таможня не может настаивать на стандартизации документации, за которую она не ответственна. Улучшение ситуации может быть достигнуто только путем переговоров с другими министерствами, особенно Министерством торговли.

3. Различные импортные, экспортные и транзитные декларации основаны на SAD и хотя схожи, но не идентичны. Существует необходимость разработать единый, стандартный формат для стран ЦА, который будет скоординирован с форматом КНР с использованием идентичных форм и макетов. Это имеет два основных преимущества:

- (i) Он может быть при необходимости воспроизведен на любом посту при помощи дискеты;
- (ii) Он может быть использован как транзитный документ без необходимости повторного воспроизведения на границе.

4. В основном, пересечение границ в регионе имеет тенденцию происходить в отдаленных местностях. На границе обычно требуется поменять экспортную или транзитную декларацию страны отправления на импортную или транзитную декларацию страны пребывания. Эти две формы практически идентичны, кроме случая КНР. В идеальном случае, если бы страна прибытия могла бы принять копию декларации предыдущей страны, это бы способствовало процессу транспортировки. Это бы позволило избежать инцидентов переоценки на границе, потому что была бы доступна предыдущая документация. Этот процесс в отдаленных местностях был определен как основная причина задержек и проблем, очень часто из-за ошибок при печатании. Импортёр все еще будет обязан представить национальную декларацию в пункте обработки.

5. Развитие торговли преимущественно связано с соответствием информированности. Для достижения этого, необходимо «проинформировать» пользователя об основных положениях. Соответствие информированности в регионе затруднено в силу следующих причин:

- (i) Правила и требования настолько комплексные, что понять их очень трудно всем, кроме очень опытных. Даже сотрудники таможни очень часто затрудняются понять их;
- (ii) Действующие правила и требования не являются чёткими при различных интерпретациях, смотря что необходимо; и
- (iii) Информация о требованиях очень часто недоступна в странах, которые налагают такие требования.

6. Существует постоянная необходимость попытки упростить и облегчить требования, поднять уровни соответствия и использовать эффективный метод коммуникации для распространения информации о требованиях, особенно в странах, налагающих такие требования. В настоящее время, в системе недостаточно прозрачности, что создает негативный имидж таможи, а комплексность представляет проблемы управления во всём регионе.

7. Основная область озабоченности в отношении развития и продвижения торговли – это процедуры, больше чем документация. Процедуры в странах ЦА были разработаны для центрально-плановой Советской системы, которая больше не существует. Они изменились не так сильно с 1991 года, несмотря на большие изменения в окружающем климате во всех странах. Несмотря на изменения в таможенных кодексах и программы внешней помощи, процедуры на границах и при окончательной обработке остались почти такими же. В тех странах, где были внедрены системы ИТ, процедуры не были упрощены и время транзита и обработки не улучшилось. Система КНР так же комплексна, особенно для иностранцев.

8. Пересмотренная Киотская Конвенция определяет «Дорогу в Будущее» для таможенных организаций, несмотря на то, подпишут они Конвенцию или нет. Анализ стандарта Конвенции, стандартов переходности и практических рекомендаций указывает, что регион находится не в соответствии, несмотря на противоположные заявления некоторых администраций. Важно, чтобы страны провели аудит для определения существующего уровня соответствия, так чтобы определенный фокус был направлен на требования регионального соответствия касательно и документации, и процедур.

9. Одна из ролей Регионального Комитета Таможенного Сотрудничества – обратить внимание на взаимоважные вопросы, такие как соответствие конвенции. Принимая во внимание схожесть процедур во всем регионе, считается, что предложения для достижения соответствия должны быть рассмотрены на региональном уровне, а не чисто национальном.

10. Проект ТРАСЕКА в настоящее время занимается вопросами гармонизации и упрощения пограничных процедур. Был проведен аудит во всех странах, кроме КНР, и предложены новые процедуры. В основном, эти предложения менее радикальные, чем можно было ожидать, но возможно их всё равно будет трудно осуществить. Ожидается, что концепция стандартов услуг и действий станет одним из предметов дискуссий. Однако, не было проведено исследований других вопросов, таких как окончательная обработка, что обычно является более затяжным процессом по сравнению с процедурами на границе. В какое время, нужно будет обратить на это внимание.

11. Предлагаемый фокус рабочей программы состоит из предложений совместных учебных семинаров: (i) Направленных на обмен опытом странами; и (ii)Повышающих уровень осведомленности о новых концепциях контроля. Учебные инициативы, такие как по программе ТАСИС и другие, не зарекомендовали себя с лучшей стороны в отношении достижений в реализации. Основные проблемы были:

- (i) Присутствие тех, кто принимает решения – учебные программы всегда для кого-то ещё, я слишком занят;
- (ii) Обучение вопросам, не имеющим немедленного применения или важности для стран; и
- (iii) В зарубежные поездки отправляются более высокие официальные лица как компенсация, но очень часто не имеющие отношения к их профессиональной области знаний. Национальные курсы плохо

посещаются высокими официальными лицами, потому что они не предлагают определенных выгод, связанных с путешествиями.

12. В то время как признано, что обучение будет полезно в определенных областях, Рабочая Группа должна быть способной сделать предложения, основываясь на:

- (i) Какой будет предмет обучения и какова его цель?
- (ii) Какой будет уровень участников?
- (iii) Где будет проведено обучение и почему?
- (iv) Есть ли у обучения региональный аспект?
- (v) Было ли проведено обучение в прошлом по аналогичному предмету и если да, то зачем оно проводится снова?

13. Эти вопросы были адресованы в рамках Общего Плана Действий Совета Таможенного Сотрудничества (СТС) путем совмещения тренинга и собраний рабочих групп, соответственно улучшая подбор персонала и совместимость обучающих материалов. Тренинги являются более эффективными, если они напрямую связаны с приоритетами развития страны и вопросами общего интереса. Это указывает на будущую направленность образовательных тренингов в рамках СТС: в том, что они должны быть сфокусированы на странах, а региональные тренинги всегда должны проводиться совместно с встречами региональных рабочих групп.

14. Прогресс в упрощении и гармонизации, как документации, так и процедур является жизненно важным для торгового сообщества. На данном этапе, несмотря на все усилия международных финансовых агентств и признания многих таможенных служб того, что изменения необходимы, достигнут малый прогресс в сфере получения видимых позитивных результатов. Любая новая инициатива должна рассмотреть данную ситуацию при составлении и предложении программ и установить реалистичные для достижения задачи.

II. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ВОПРОСАМ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦЫ В СООТВЕТВИИ С КИОТСКОЙ КОНВЕНЦИЕЙ

15. Конвенция Кьйото дополняет и обновляет Конвенцию от 1973 года и состоит из следующего:

- (i) **Девять Статей** по методам принятия Конвенции;
- (ii) **Приложение 1**, которое уточняет условия Конвенции;
- (iii) **Общее Приложение**, которое уточняет стандарты, применяемые по отношению к общим Таможенным операциям; и
- (iv) **Десять Специальных Приложений**, которые устанавливают стандарты, применяемые к специфической Таможенной деятельности.

16. Конвенция устанавливает три вида стандартов по вопросам внедрения Конвенции:

- (i) **Стандарты** – которые необходимо внедрить в течение 36 месяцев после подписания;
- (ii) **Переходные Стандарты**, которые необходимо внедрить в течение 60 месяцев после подписания; и
- (iii) **Рекомендуемая Практика** – необходимо внедрить в течение 36 месяцев после принятия обязательств по специальным приложениям.

17. Содержание Общего Приложения, относящегося к процедурам пересечения границы содержится в Главе 3 – Таможенная очистка и другие Таможенные формальности. Рекомендации выглядят следующим образом:

- (i) **Стандартные** – Где Таможенные посты расположены на совместной границе, Руководство Таможни должно коррелировать рабочие часы и полномочия таких постов;
- (ii) **Промежуточные Стандарты** – На общей границе. Руководство Таможни должно, по мере возможности, вести совместный контроль;
- (iii) **Промежуточные Стандарты** – Где Таможенные Службы намериваются установить новые Таможенные пункты или преобразовать уже существующий на общей границе, они должны, по мере возможности, сотрудничать с соседними таможенными постами для организации Смежных таможенных пунктов и осуществления совместного контроля;
- (iv) **Стандарт** - Содержание Таможенных Деклараций должно быть предписано Таможенными службами. Таможенная Декларация должна быть оформлена, в соответствии с шаблоном ООН. Для автоматического процесса таможенной очистки, Таможенные Декларации должны быть основаны на международных стандартах для информационного обмена в соответствии с предписаниями Совета Таможенного Сотрудничества по информационным технологиям;
- (v) – Таможенные службы должны ограничивать данные для внесения в Таможенные Декларации до тех, которые являются сбора пошлин и налогов, статистических данных и применения Таможенного законодательства; и
- (vi) **Стандарт** – Где по причинам приемлемым для Таможенных служб, декларат не имеющий **Стандарт** всей необходимой информации для заполнения Таможенной Декларации, может получить разрешение на подачу неполной Таможенной Декларации, при условии, что она содержит данные, которые Таможенные службы сочтут необходимыми и декларант обязуется восполнить всю информацию в течение определенного времени.

18. Можно увидеть, что требования Конвенции в отношении процедур пересечения границы в Регионе довольно гибки, не смотря на то, что они должны быть подтверждены в отношении PRC и Монголия. Несмотря на это существует значительная сфера действий для упрощения процедур и улучшений в переходный период.

III. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ГАРМОНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННЫХ ПРОЦЕДУР

19. Проект ЕС ТРАСЕКА по “Гармонизации Процедур Пересечения Границ” работает в Республиках Центральной Азии и Азербайджане для подготовки рекомендаций по гармонизации и упрощению процедур пересечения границ. Эти рекомендации обсуждаются с Таможенными Рабочими Группами¹, который включают представителей и Таможенных служб. Необходимо отметить, что рекомендуемые процедуры охватывают все действия на границе, а не только Таможенные операции.

20. Признано, что ситуация при каждой процедуре пересечения границы меняется в зависимости от законодательства, расположения, персонала и т.д. Рассматриваются

¹ Таможенные Рабочие Группы состоят из представителей всех служб существующих на границе – Пограничные, Таможенные, Санитарные и Ветеринарные, Министерство транспорта и т.д.

ключевые параметры для сокращения транзитного времени, посредством упрощения и гармонизации процедур. Параметры, подлежащие сокращению:

- (i) Время ожидания на границе - как в очереди вне зоны таможенного контроля, так и внутри зоны таможенного контроля для прохождения процедур;
- (ii) Рабочая нагрузка всех пограничных служб – выявление параллелизма и ненужных проверок;
- (iii) Количество и степень сложности процедур – упрощение процедур и увеличение использования ИКТ;
- (iv) Количество служб представленных на границе – основные – пограничная служба и таможенная, действующие на основе принципов “комплексного управления на границе” как проверяющие инстанции для других организаций, находящихся на границе;
- (v) Уровень риска для государственных служб и для частного сектора – принятие механизма управления рисками;
- (vi) Процесс регистрации, путем сбора только тех данных, наличие которых крайне необходимо для контроля – упрощение требований к предоставляемым данным и обмен информацией с другими организациями;
- (vii) Сокращение дублирования в процессе сбора данных, а также сокращение проверок службами посредством разработки баз данных на таможенных постах при пересечении границ, что способствует обмену информацией со всеми службами на границе, но при этом доступ к базе данных контролируется.

21. Основные рекомендации в связи с автодорожными и железнодорожными границами, выработанные ТРАСЕКА показаны в Приложении 2. Эта инициатива будет завершена в октябре 2003. Следует учитывать механизмы расширения роли Таможенных Рабочих Групп до стадии внедрения, ставя точные цели и обеспечивая их непрерывность.

СТАТУС ДОПУСКА К ОСНОВНЫМ МЕЖДУНАРОДНЫМ КОНВЕНЦИЯМ

№ п/п	Международные соглашения и конвенции	Польша	Азербайджан	Казахстан	Кыргызская Республика	Монголия	Народная Республика	Таджикистан	Туркменистан	Узбекистан
1	Конвенция по автотранспорту (08/11/1968)*	8		X				X	X	X
2	Конвенция по дорожным знакам и сигналам (08/11/1968)*	10		X				X	X	X
3	Конвенция по договору о международных перевозках товаров автотранспортом (19/05/1956)*CMR	25		X	X			X	X	X
4	Таможенная конвенция о временном импорте коммерческого автотранспорта (18/05/1956)*	42	X		X					X
5	Таможенная конвенция о международной перевозке товаров по ТИР - карнетам (14/11/1975)*	40	X	X	X	X		X	X	X
6	Международная конвенция о согласовании пограничного контроля товаров (21/10/1982)*	49	X		X					X
7	Таможенная конвенция по использованию контейнеров (02/12/1972)*	47								X
8	Европейское соглашение, дополняющее конвенцию по автотранспорту (01/05/1971)	11								
9	Европейское соглашение, дополняющее конвенцию по дорожным знакам и сигналам (01/05/1971)	12			X			X	X	X
10	Европейское соглашение по вопросам работы экипажей, занятых в международных автоперевозках (AETR) (01/07/1970)	21	X	X					X	X
11	Европейское соглашение по международным перевозкам опасных товаров автотранспортом (ADR) (30/09/1957)	51	X	X						
12	Соглашение о международной перевозке скоропортящихся продуктов и о специальном оборудовании для использования в таких перевозках (АТР) (01/09/1970)	55	X	X						X
13	Европейское соглашение по основным международным транспортным артериям (AGR) (15/11/1975)	2	X	X						
14	Европейское соглашение по основным международным железнодорожным линиям (AGC) (31/05/1985)	3		C						
15	Европейское соглашение по важным международным объединённым транспортным линиям и связанным с ними установкам (AGTC) (01/02/1991)	4		X						

Комментарии:

* Конвенции, рекомендуемые Резолюцией ЭСКАТО ООН 48/11

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ТРАСЕКА ПО ГАРМОНИЗАЦИИ ТАМОЖЕННЫХ ПРОЦЕДУР

1. Предложения по упрощению и гармонизации процедур, связанных с автодорожными и железнодорожными границами, указаны ниже:

А. АВТОДОРОЖНЫЕ ГРАНИЦЫ

1. Выезжающие легковые автомобили

- (i) Должны быть установлены указатели, направляющие к ППГ и к соответствующим автомобильным трассам. Пункты пересечения границ также должны быть обеспечены информацией на национальном и на английском языках, а также на языке соседней страны;
- (ii) Въездные ворота зоны пограничного контроля, при необходимости фиксированного заграждения, должны контролироваться Пограничниками или Таможенниками, а не дорожной полицией;
- (iii) Порядок обработки данных в зоне контроля, должен точно следовать принципам Комплексного Администрирования Границ (КАГ);
- (iv) Необходимо следовать принципу одной остановки²;
- (v) Водителям и пассажирам следует все время оставаться внутри машины. В случае необходимости посещения Таможни или Пограничного пункта, например для регистрации, выходить следует только водителю. Следует приостановить процедуру, требующую выхода пассажиров из машины в зону контроля.
- (vi) Ввод данных в регистрационные журналы следует упразднить и вводить данные в компьютер;
- (vii) Таможенные Декларации следует заполнять в виде исключения только для товаров, экспорт которых контролируется и для налогооблагаемых товаров, приостановить повсеместное применение;
- (viii) Таможенные Декларации должны быть в едином формате, на национальном или общепринятом языках, а также на английском языке, и заполняться водителем и пассажирами в машине;
- (ix) Осмотр содержимого автомобиля следует проводить только после заполнения Таможенной Декларации (если имеется облагаемый пошлиной товар или валюта);
- (x) Осмотр или экспертизу транспортных средств Таможней или Пограничной Службой следует проводить только на основе ОРС. Это должно сопровождаться необходимыми процедурами по обнаружению украденных автомобилей или запчастей;
- (xi) Каждая проверка, проводимая представителями властей должна проходить в соответствии с КАГ, а так же на основе ОРС;
- (xii) По принципам КАГ таможенным работникам следует проводить досмотры для других служб, таких как Ветеринарная Служба, Фитосанитария и т.д. а от них получать только советы/помощь в случае необходимости, как было определено в предварительно согласованных ранее инструкциях данных служб;
- (xiii) Следует минимизировать³ любые регистрационные требования для машин и пассажиров, статистические данные, необходимые Таможне следует собирать совместно с Пограничниками и ограничить количество регистрируемых транспортных средств и пассажиров;

² Принцип одной остановки означает, что транспортное средство останавливается в Зоне Контроля единожды и там же проверяется. При необходимости дополнительной экспертизы, принцип одной остановки не применяется.

³ Для некоторых стран устранение этой процедуры кажется недопустимым, из-за увеличения рисков.

- (xiv) Водителям не следует предъявлять паспорта, водительские удостоверения или документы на машину Таможне, кроме тех случаев, когда проводится осмотр или экспертиза в соответствии с определенным риском;
- (xv) Дорожной Полиции, Дорожному Инспекторату, персоналу МТ и т.д. не следует проводить осмотр, экспертизу или регистрацию выезжающих машин – т.е. проверка должна предприниматься только Сотрудниками Таможни и Работниками Пограничной Службы, в случае если перевозятся специальные грузы;
- (xvi) Опрыскивание или дезинфекцию выезжающих транспортных средств также следует отменить. Ответственность за эти процедуры должна лечь на страну, из которой въезжает транспортное средство;
- (xvii) Деятельность Пограничной службы относительно иммиграционного/паспортного контроля должна быть ограничена осмотром и экспертизой паспортов и виз. Следует исключить необходимость предъявления для регистрации⁴ документов на машину, водительских прав, грузовых деклараций и т.д.;
- (xviii) Внешний шлагбаум зоны контроля по возможности должен контролироваться только Работниками Пограничной Службы⁵;
- (xix) Не следует останавливать выезжающие автомобили, регистрация каждой службой касательно пограничных процедур должна проводиться до зоны контроля.
- (xx) Все пограничные службы кроме Таможни и Пограничной Охраны должны быть перемещены с ППГ, если иначе это не предписано национальным законодательством.
- (xxi) Службы, которые предлагается исключить из зоны контроля – Ветеринарная Служба, Фитосанитария, Здравоохранение, МТ, и т.д. Их также не следует размещать в непосредственной близости от границы. Необходимо разработать альтернативные механизмы контроля;
- (xxii) Не следует устанавливать фиксированные сборы за транзит через зону контроля;
- (xxiii) Следует произвести разделение выезжающих и въезжающих машин/пассажиров;
- (xxiv) Единую форму оплаты при пересечении границ следует разработать таким образом, чтобы все платежи Таможне, МТ, Пограничникам, Министерству Сельского Хозяйства и т.д. осуществлялись в единой форме, на единый банковский счет, а не на счета каждой из служб. Также не следует вводить пошлины исключительно за регистрацию, только за предоставленные услуги (сертификаты).
- (xxv) Среднее время транзита не должно превышать 5 минут для машины и должно достигать пропускной способности минимум 12 машин в час по одной полосе. В будущем необходимо довести эту способность до 30 машин в час. На постах, где наблюдается высокий поток транзита, этот минимум должен быть удвоен.

2. Въезжающие легковые автомобили

- (i) Должны быть установлены указатели, направляющие к ППГ и к соответствующим автомобильным трассам. Пункты пересечения границ также должны быть обеспечены информацией на национальном и на английском языках, а также на языке соседней страны;

⁴ В некоторых странах в юрисдикцию Пограничной Службы входит расследования по угнанным автомобилям; где применяется данная процедура, это может быть продолжено

⁵ Сравни с практикой на турецкой границе: Служба Безопасности Таможни выполняет данную функцию

- (ii) Необходимо разделить движение для автомобилей;
- (iii) Въездные ворота должны контролироваться Работниками Пограничной Службы (в случае необходимости контроля);
- (iv) Опрыскивание или проезд через дезинфекционное отделение, не должны быть стандартной практикой, а применяться только в случаях вспышек определенных болезней с использованием специфических одобренных химикалий для сдерживания этих болезней. Не следует взимать плату за данный вид обслуживания или выданные квитанции;
- (v) Ввод данных в регистрационные журналы следует упразднить и вводить данные в компьютер;
- (vi) Порядок обработки данных в зоне контроля, должен следовать принципам Комплексного Администрирования Границ;
- (vii) Необходимо следовать принципу одной остановки⁶;
- (viii) Работа Пограничников относительно иммиграционного/паспортного контроля должна быть ограничена осмотром и проверкой паспортов и виз. Следует исключить необходимость предъявления для регистрационных целей документов на машину, водительских прав, деклараций на груз и т. д.;
- (ix) Водителю и пассажирам во всех случаях следует оставаться в машине. Если необходимо посетить Таможню или Пограничный Пункт, например, для регистрационных целей, это следует делать только водителю. Процедуру, требующую выхода пассажиров из автомобиля, для прохождения через зону, следует приостановить;
- (x) Осмотр или экспертизу транспортных средств Сотрудниками Таможни или Работниками Пограничной Службы следует проводить в соответствии с КАГ, и на основе ОРС. Это должно сопровождаться необходимыми процедурами по обнаружению украденных автомобилей или запчастей;
- (xi) Следуя принципам КАГ, Таможенные Декларации должны иметь стандартизированный формат, составлены на национальном или общепринятом языке и заполнены водителем и пассажирами, внутри машины;
- (xii) Водителю въезжающей машины не следует предъявлять отдельную Таможенную Декларацию для временного пропуска или регистрации касательно фактического транспортного средства, даже для иностранных машин;
- (xiii) Хотя общие правила предписывают для внутренних пользователей не заполнять Таможенные Декларации на границе, следует сделать исключение для товаров, принадлежащих пассажирам или для резидентов с некоммерческим грузом. Электронные товары с ценовым лимитом могут быть импортированы с применением единых или одновременных платежей для сокращения работ по классификации товара и определение его цены на ППГ;
- (xiv) Проверку машин следует проводить только после заполнения Таможенной Декларации (если имеются облагаемые пошлиной товары или валюта);
- (xv) Осмотр или экспертизу транспортных средств Таможенным или Пограничным службами следует проводить только на основе ОРС. Это должно сопровождаться необходимыми процедурами по обнаружению украденных автомобилей или запчастей;

⁶ Принцип одной остановки означает, что транспортное средство останавливается в Зоне Контроля единожды и там же проверяется. При необходимости дополнительной экспертизы, принцип одной остановки не применяется.

- (xvi) По принципам КАГ таможенным работникам следует проводить досмотры для других служб, таких как Ветеринарная Служба, Фитосанитария и т.д. а от них получать только советы/помощь в случае необходимости, как было определено в предварительно согласованных инструкциях данных служб;
- (xvii) Следует минимизировать⁷ любые регистрационные требования для машин и пассажиров, статистические данные, необходимые Таможне следует собирать совместно с Работниками Пограничной Службы и ограничить количество регистрируемых транспортных средств и пассажиров;
- (xviii) Водитель должен предъявить паспорт только в случае проверки или осмотра, проводимого на основе оценки риска;
- (xix) Не следует давать полномочия Дорожной Полиции, Инспекторату, работниками МТ и т.д. проводить осмотр, экспертизу или регистрацию въезжающих автомобилей – только Таможня и Пограничная Служба могут проводить осмотры в том случае, если провозятся специальные грузы;
- (xx) Специфической проблемой, наблюдаемой на границе, является частный импорт автомобилей. Во многих случаях - если импорт производится индивидуально – таможенная очистка для грузов внутреннего пользования проводится на границе. Это является трудоёмким делом, а также не соответствует принципу таможенной очистки для внутренних пользователей только в исключительных случаях. Поэтому эту процедуру следует отменить. Система, которую следует применять, включает в себя следующие альтернативы:
- (xxi) Применить систему национального транзита во внутреннем таможенном офисе в отношении оплаты гарантии, чтобы обеспечить оплату пошлин внутри страны за определенное время.
- (xxii) Выдавать на границе специальные номерные знаки, действительные в течение ограниченного срока времени, указанного на номере, обязывающие зарегистрировать машину в указанный срок.
- (xxiii) При наличии требования для иностранных водителей, получить страхование ответственности перед третьими лицами или заплатить транзитные пошлины, этот процесс должен быть завершен в пределах Таможенной Инспекционной зоны сразу после Таможенных проверок;
- (xxiv) Внешний шлагбаум зоны контроля⁸ должен контролироваться Работниками Пограничной Службы;
- (xxv) Для въезжающих машин нет необходимости в остановке и регистрации какой-либо службой, связанной с пограничными процедурами вне зоны пограничного контроля.
- (xxvi) Все пограничные службы кроме Таможни и Пограничной Охраны должны быть перемещены с ППГ, если иначе это не предписано национальным законодательством.
- (xxvii) Службы, которые предлагается исключить из зоны контроля – Ветеринарная Служба, Фитосанитария, Здравоохранение, МТ, и т.д. Их также не следует размещать в непосредственной близости от границы. Необходимо разработать альтернативные механизмы контроля;
- (xxviii) Не следует устанавливать фиксированные сборы за транзит через зону контроля;
- (xxix) Следует произвести разделение выезжающих и въезжающих машин/пассажиров; и

⁷ Для некоторых стран устранение этой процедуры кажется недопустимым, из-за увеличения рисков.

⁸ Сравни с практикой на турецкой границе: Служба Безопасности Таможни выполняет данную функцию

- (xxx) Единую форму оплаты пересечения границ следует разработать таким образом, чтобы все платежи Таможне, МТ, Пограничникам, Министерству Сельского Хозяйства и т.д. осуществлялись в единой форме, на единый банковский счет, а не на счета каждой из служб. Также не следует вводить пошлины исключительно за регистрацию, только за предоставленные услуги (сертификаты).

3. Выезжающие грузовые автомобили

- (i) Должны быть установлены указатели, направляющие к ППГ и к соответствующим автомобильным трассам. Пункты пересечения границ также должны быть обеспечены информацией на национальном и на английском языках, а также на языке соседней страны;
- (ii) Въездные ворота зоны пограничного контроля, при необходимости фиксированного заграждения, должны контролироваться Пограничниками или Таможенниками, а не дорожной полицией;
- (iii) Порядок обработки данных в зоне контроля, должен точно следовать принципам Комплексного Администрирования Границ (КАГ);
- (iv) Следует организовать талонную систему на контрольном пункте
- (v) Ввод данных в регистрационные журналы следует упразднить и вводить данные в компьютер или использовать Талонную систему;
- (vi) Установить отдельные заезды для TIR, не TIR и порожних грузовиков;
- (vii) Взвешивание грузовиков может представлять интерес, как для Таможенных, так и для транспортных служб. Таможне необходима перепроверка груза, чтобы выяснить, соответствует ли задекларированный вес товара фактическому весу, тогда как транспортные власти хотят уменьшить ухудшение дорог избыточным весом. Таким образом, взвешивание должно применяться, произвольно основываясь на методе ОРС и КАГ.
- (viii) Следует определить область для парковки в пределах зоны контроля, чтобы водители во время регистрации парковали свои транспортные средства. Также следует упразднить процесс регистрации, практикуемый в настоящее время, когда регистрация проводится в то время, когда грузовик находится вне зоны контроля и применять его только в случае нехватки места для парковки внутри зоны;
- (ix) Следующим шагом после взвешивания, следует заполнение водителем личной Таможенной Декларации, если у него имеются товары, облагаемые пошлиной/экспорт которых контролируется. Эта Таможенная Декларация должны быть в едином формате, на национальном или общепринятом языках, а также на английском языке, и заполняться водителем в офисе;
- (x) Все проверки содержимого грузовика следует осуществлять только после заполнения Таможенной Декларации (если необходимо) и регистрации;
- (xi) Осмотр или экспертиза транспортных средств, представителями властей должны проходить в соответствии с КАГ и на основании ОРС. Если нет повреждений обшивки грузовика, печатей или иных нарушений, запломбированные транспортные средства должны пройти только внешний осмотр. Каждая Таможня должна считать законными печати Таможни другой страны;
- (xii) Все проверки должны проводиться пограничниками совместно с таможенниками и также основываться на оценки риска;
- (xiii) По принципам КАГ таможенным работникам следует проводить досмотры для других служб, таких как Ветеринарная Служба, Фитосанитария и т.д. а от них получать только советы/помощь в случае

- необходимости, как было определено в предварительно согласованных инструкциях данных служб;
- (xiv) Любые требования регистрации для грузовиков и груза, предъявляемые Таможней следует минимизировать. Водителям обязательно следует предъявлять только следующие документы – ТИР-карнет, CMR или Грузовую Накладную и Декларацию на Груз /Транзитные Документы, плюс любые удостоверения, требуемые относительно вышеупомянутого процесса проверки. Данные, необходимые для сбора относительно выезжающих грузовиков должны только подтверждать вывоз товаров из страны, так как Таможня уже имеет информацию относительно грузооборота на пункте экспортной таможенной очистки или же относительно, въезда на границу, в случае транзитного грузооборота. Имеются существенные возможности для сокращения пунктов для регистрации, как предусмотрено в ЕАД;
 - (xv) Весь грузопоток, должен пройти таможенное оформление до прибытия на границу. Транзитный грузопоток должен пройти таможенное оформление на границе, а национальный экспорт, должен пройти процедуру таможенной очистки во внутреннем Таможенном офисе, а не на границе – то есть пункт пропуска является пунктом транзита, а не пунктом таможенного оформления;
 - (xvi) Водитель должен предъявить таможенной службе паспорт, водительские права и документы на грузовик только в случае проверки или досмотра, проводимого на основе оценки риска;
 - (xvii) Досмотр и проверку грузовика и пломб следует предпринимать только после регистрации;
 - (xviii) Процедуры досмотра и регистрации следует разделить таким образом, чтобы они проводились одновременно на пункте пересечения границы, согласно КАГ.
 - (xix) Вся документация должна быть проштампована только одним Таможенным Инспектором, после осмотра/экспертизы⁹;
 - (xx) Дорожной Полиции, Дорожному Инспекторату и т.д. не следует проводить осмотр, экспертизу или регистрацию выезжающих машин – т.е. проверка должна предприниматься только Таможней и Пограничниками, в случае если перевозятся специальные товары;
 - (xxi) МТ или соответствующий орган, ответственный за разрешения и оплату транзитных пошлин должен быть расположен в здании Таможни здании. Таможне следует проводить проверки от имени МТ или другой соответствующей службы и направлять туда водителей только в таких крайних случаях как, отсутствие разрешения на въезд в следующую страну или необходимость возврата иностранным водителем своего разрешения.
 - (xxii) Опрыскивание или дезинфекцию выезжающих транспортных средств также следует отменить.
 - (xxiii) Деятельность Пограничников относительно иммиграционного/паспортного контроля должна быть ограничена осмотром и экспертизой паспортов и виз. Следует исключить необходимость предъявления для регистрации документов на машину, водительских прав, грузовых деклараций и т.д.;
 - (xxiv) Внешний шлагбаум зоны контроля по возможности должен контролироваться Работниками Пограничной Службы¹⁰
 - (xxv) Не следует предъявлять выезжающим грузовикам требование останавливаться и регистрироваться у каждой из служб связанных с

⁹ Страны могут использовать внутренний контроль данной процедуры для снижения риска сбоев.

¹⁰ Сравни с практикой на турецкой границе: Служба Безопасности Таможни выполняет данную функцию

- приграничными процедурами, если это не противоречит международным соглашениям;
- (xxvi) Все пограничные службы кроме Таможни и Пограничной Охраны должны быть перемещены с ППГ, если иначе это не предписано национальным законодательством.
 - (xxvii) Службы, которые предлагается исключить из зоны контроля – Ветеринарная Служба, Фитосанитария, Здравоохранение, МТ, и т.д. Их также не следует размещать в непосредственной близости от границы. Необходимо разработать альтернативные механизмы контроля;
 - (xxviii) Не следует устанавливать фиксированные сборы за транзит через зону контроля;
 - (xxix) Выезжающие грузовики должны быть отделены от въезжающих;
 - (xxx) Единую форму оплаты пересечения границ следует разработать таким образом, чтобы все платежи Таможне, МТ, Пограничникам, Министерству Сельского Хозяйства и т.д. осуществлялись в единой форме, на единый банковский счет, а не на счета каждой из служб. Также не следует вводить пошлины исключительно за регистрацию, только за предоставленные услуги (сертификаты и т.д.).

4. Въезжающие грузовые автомобили

- (i) Должны быть установлены указатели, направляющие к ППГ и к соответствующим автомобильным трассам. Пункты пересечения границ также должны быть обеспечены информацией на национальном и на английском языках, а также на языке соседней страны;
- (ii) Въездные ворота зоны пограничного контроля, при необходимости, должны контролироваться Пограничниками;
- (iii) Следует организовать талонную систему на контрольном пункте
- (iv) Ввод данных в регистрационные журналы следует упразднить и вводить данные в компьютер или использовать Талонную систему;
- (v) Установить отдельные заезды для TIR, не TIR и порожних грузовиков;
- (vi) Опрыскивание или проезд через дезинфекционное отделение, не должны быть стандартной практикой, а применяться только в случаях вспышек определенных болезней с использованием специфических одобренных химикалий для сдерживания этих болезней. Не следует взимать плату за данный вид обслуживания или выданные квитанции;
- (vii) Взвешивание грузовиков может представлять интерес, как для Таможенных, так и для транспортных властей. Таможне необходима перепроверка груза, чтобы выяснить, соответствует ли задекларированный вес товара фактическому весу, тогда как транспортные власти хотят уменьшить ухудшение дорог избыточным весом. Таким образом, взвешивание должно применяться, произвольно основываясь на методе оценки риска и КАГ.
- (viii) Порядок обработки данных в зоне контроля, должен следовать принципам Комплексного Администрирования Границ;
- (ix) Работа Пограничников относительно иммиграционного/паспортного контроля должна быть ограничена осмотром и проверкой паспортов и виз. Следует исключить необходимость предъявления для регистрационных целей документов на машину, водительских прав, деклараций на груз и т. д.;
- (x) Следует определить область для парковки в пределах зоны контроля, чтобы водители во время регистрации парковали свои транспортные средства. Также следует упразднить процесс регистрации, практикуемый в настоящее время, когда регистрация проводится в то время, когда

- грузовик находится вне зоны контроля и применять его только в случае нехватки места для парковки внутри зоны;
- (xi) Следующим шагом после взвешивания, следует заполнение водителем личной Таможенной Декларации, если у него имеются товары, облагаемые пошлиной/экспорт которых контролируется. Эта Таможенная Декларация должны быть в едином формате, на национальном или общепринятом языках, а также на английском языке, и заполняться водителем в офисе;
 - (xii) Все проверки содержимого грузовика следует осуществлять только после заполнения Таможенной Декларации (если необходимо) и регистрации;
 - (xiii) Осмотр или экспертиза транспортных средств, представителями властей должны проходить в соответствии с КАГ и на основании оценки риска. Если нет повреждений обшивки грузовика, печатей или иных нарушений, запломбированные транспортные средства должны пройти только внешний осмотр. Каждая Таможня должна считать законными печати Таможни другой страны;
 - (xiv) Все проверки должны проводиться Пограничниками совместно с Таможенниками и также основываться на оценки риска;
 - (xv) Таможенным работникам следует проводить досмотры для других служб, таких как Ветеринарная Служба, Фитосанитария и т.д. а от них получать только советы/помощь в случае необходимости, как было определено в предварительно согласованных инструкциях данных служб;
 - (xvi) Любые требования регистрации для грузовиков и груза, предъявляемые Таможней следует минимизировать. Водителям обязательно следует предъявлять только следующие документы – TIR Carnet, CMR или Грузовую Накладную и Декларацию на Груз /Транзитные Документы (предыдущей страны), плюс любые удостоверения, требуемые относительно вышеупомянутого процесса проверки. Данные, необходимые для сбора относительно въезжающих грузовиков должны только подтверждать ключевые характеристики товаров, достаточные для возвращения пошлин, если товары не будут позже растаможены или покидают страну. Имеются существенные возможности для сокращения пунктов для регистрации;
 - (xvii) Требование Оформления Грузовой Декларации, должны быть устранено в пользу Транзитного Документа (ЕАД), разрешающего передвижение внутри страны к пункту таможенной очистки или к границе выезда из страны, потому что, как правило, таможенная очистка для внутреннего пользования не предпринимается на границе, за исключением транзитных пассажиров и местных резидентов. Требования по данным и запросы о резервной документации не должны значительно превышать, имеющиеся в книжке МДП как показано в ЕАД для транзита;
 - (xviii) Нынешняя практика в некоторых странах, обеспечивает проведение внутренней таможенной очистки посредством представления полномочий/разрешений. Она должна быть пересмотрена таким образом, что всему грузообороту следует предоставить возможность для таможенной очистки для «внутреннего пользования», внутри страны.
 - (xix) Чем выше риск, тем выше должна быть предоставленная гарантия/поручительство;
 - (xx) Процедура Таможенных конвоев должна быть отменена. Согласно рекомендациям ВТО, при конвоировании есть риск возникновения коррупции, а также повышается необходимость в квалифицированных работниках, эффективность работы которых могла бы быть выше в

- других отделах. Другая причина для избежания конвоирования – увеличение сроков для грузовых автомобилей, ожидающих формирование конвоя и начала движения.
- (xxi) Водитель должен предъявить Таможне паспорт, водительские права и документы на грузовик только в случае проверки или осмотра, проводимого на основе оценки риска;
 - (xxii) Осмотр и экспертизу грузовика и пломб следует предпринимать только после регистрации;
 - (xxiii) Вся документация должна быть проштампована только одним Таможенным Инспектором, после осмотра/экспертизы;
 - (xxiv) Дорожной Полиции, Дорожному Инспекторату и т.д. не следует проводить осмотр, экспертизу или регистрацию въезжающих грузовиков – т.е. проверка должна предприниматься только Таможней и Пограничниками, в случае если перевозятся специальные грузы;
 - (xxv) МТ или соответствующий орган, ответственный за разрешения и оплату транзитных пошлин должен быть расположен в здании Таможни здании. Таможне следует проводить проверки от имени МТ или другой соответствующей службы и направлять туда водителей только в таких крайних случаях как, отсутствие разрешения на въезд в следующую страну или необходимость возврата иностранным водителем своего разрешения.
 - (xxvi) Внешний шлагбаум зоны контроля по возможности должен контролироваться Пограничниками.¹¹
 - (xxvii) Не следует предъявлять въезжающим грузовикам требование останавливаться и регистрироваться у каждой из служб, связанных приграничными процедурами вне зоны контроля, если это не противоречит международным соглашениям;
 - (xxviii) Все пограничные службы кроме Таможни и Пограничной Охраны должны быть перемещены с ППГ, следует разработать альтернативные методы.
 - (xxix) Не следует устанавливать фиксированные сборы за транзит через зону контроля;
 - (xxx) Выезжающие грузовики должны быть отделены от въезжающих;
 - (xxxi) При наличии требования для иностранных водителей, получить страхование ответственности перед третьими лицами или заплатить транзитные пошлины, этот процесс должен контролироваться министерством транспорта или соответствующим органом после Таможенной регистрации;
 - (xxxii) Единую форму оплаты пересечения границ следует разработать таким образом, чтобы все платежи Таможне, МТ, Пограничникам, Министерству Сельского Хозяйства и т.д. осуществлялись в единой форме, на единый банковский счет, а не на счета каждой из служб. Также не следует вводить пошлины исключительно за регистрацию, только за предоставленные услуги (сертификаты и т.д.).

В. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОГРАНИЧНЫЕ ПЕРЕХОДЫ

2. Признано, что из-за специфических ограничений, возникающих в связи с удаленностью ИТ оборудования и инфраструктуры гармонизация процедур на железнодорожных границах является особенно трудной. С другой стороны, сотрудничество, практикуемое в некоторых странах НВГ, может основой для рекомендаций, выделяющих некоторые основные принципы.

¹¹ Сравни с практикой на турецкой границе: Служба Безопасности Таможни выполняет данную функцию

3. Это происходит, когда станция конечной остановки - относительно близко к границе и состав проезжает непосредственно между границей и конечной остановкой. Примерами такой таможенной очистки в Средней Азии являются Бишкек, Душанбе, Ташкент, Ош и т.д. В данной ситуации, процедуры должны в общих чертах следовать за практикуемыми процедурами в международных аэропортах. Это происходит, потому что пограничные процедуры относятся к пассажирам, обслуживаемым индивидуально, а не как к группе, как происходит на поезде. Платформа должна быть перекрыта, и являться ограниченной областью со смежным залом для обработки пассажиров. Предложенные процедуры должны быть следующие:

1. Выезжающие пассажиры

- (i) Если билет заранее не приобретен, его можно купить в главной кассе
- (ii) Пассажиры проходят в зону отбытия, доступ в которую открыт только для пассажиров. Пункт пропуска укомплектован Дорожной Полицией или Железнодорожниками, которые проверяют билеты;
- (iii) Порядок обработки до выхода на платформу должен быть следующим: вначале Таможня, затем Пограничная Служба;
- (iv) Затем пассажиры входят, а Таможенную Зону и заполняют Таможенную Декларацию, только при наличии товаров облагаемых налогом или экспорт которых контролируется. Таможенная Декларация должна быть стандартном формате, составлена на национальном, общепринятом, а также на английском языках и заполняться каждым пассажиром;
- (v) Декларация предъявляется Таможенному Инспектору, который ее проверяет и проштамповывает;
- (vi) Каждый осмотр должен основываться на ОРС;
- (vii) Таможенным работникам следует проводить досмотры для других служб, таких как Ветеринарная Служба, Фитосанитария и т.д. а от них получать только советы/помощь в случае необходимости, как было определено в согласованных ранее инструкциях этих организаций;
- (viii) Пассажиры проходят к Пограничникам для проверки паспортов и виз;
- (ix) После паспортного контроля пассажирам следует сесть на поезд;
- (x) По завершении посадки пассажиров, двери должны быть заперты. Если состав не направляется на обработку или не является выезжающим, он может сопровождаться к границе Таможенниками, в иных случаях только Пограничниками или Дорожной Полицией
- (xi) Не должна быть необходимость в бортовом осмотре состава после осмотра Таможенниками или Пограничниками, допуская, погрузочная платформа безопасная зона.

2. Въезжающие пассажиры

- (i) Состав проезжает с границы до главной станции с запертыми дверями;
- (ii) Нет необходимости в осмотре состава Таможенниками или же Пограничниками во время его движения, если на главной станции ожидается таможенная очистка. Такого рода проверки только дублируют друг друга;
- (iii) На выходе из поезда в зону безопасности, порядок прохождения проверок должен быть следующий: вначале Пограничники, затем Таможня;
- (iv) Пассажиры проходят к Пограничникам для проверки паспортов и виз;
- (v) Пассажиры входят в Таможенную Зону и в случае необходимости заполняют Таможенную Декларацию. Эта Таможенная Декларация должны быть в едином формате, на государственном или общепринятом языках, а также на английском языке, и каждым пассажиром;

- (vi) Пассажиры, где необходимо предъявляют Таможенную Декларацию Таможенному Инспектору, который их проверяет и проштамповывает;
- (vii) Все проверки багажа должны основываться на ОРС;
- (viii) Таможенным работникам следует проводить досмотры для других служб, таких как Ветеринарная Служба, Фитосанитария и т.д. а от них получать только советы/помощь в случае необходимости, как было определено в согласованных ранее инструкциях этих организаций
- (ix) Следуя рекомендациям ВТО в больших офисах необходимо установить красно/зеленую систему, которая уже используется в аэропортах;
- (x) После таможенной очистки, пассажирам следует выйти из Таможенной Зоны, находящейся в пассажирском зале и перейти на выход через пропускные пункты, укомплектованные Дорожной Полицией.

4. Такого рода таможенные очистки могут быть предприняты на границе или же на обозначенных транзитных станциях неподалеку. При обоих видах очисток будут использоваться следующие принципы прогонных процедур:

3. Выезжающие пассажирские составы

- (i) Состав въезжает на пограничную станцию. Платформа защищена как зона временного контроля. В процессе таможенной очистки пассажиры не допускаются на борт;
- (ii) Процедуры для внешнего движения должны проводиться вначале Таможней, затем Пограничниками, хотя порядок прохождения проверок не является критически важным для выезжающих составов.
- (iii) Таможенники садятся поезд и проходят через вагоны (или разделяют поезд на секции для контроля более чем одной группой) проверяют и проштамповывают Таможенные Декларации (выданные кондуктором) только для грузов, облагаемых налогом или товаров, экспорт которых контролируется. Эта Таможенная Декларация должны быть в едином формате, на государственном или общепринятом языках, а также на английском языке, и заполняться каждым пассажиром;
- (iv) Все проверки багажа должны быть основаны на ОРС;
- (v) Таможенным работникам следует проводить досмотры для других служб, таких как Ветеринарная Служба, Фитосанитария и т.д. а от них получать только советы/помощь в случае необходимости, как было определено в согласованных ранее инструкциях этих организаций;
- (vi) Пограничники следуют за Таможенниками по поезду (или разделяют поезд на секции для контроля более чем одной группой) и проверяют паспорта и визы;
- (vii) Смена локомотива и технический контроль вагонов, перестановка локомотива на путях должны происходить одновременно с проверками Пограничников и Таможни; и
- (viii) Устные разрешения должны передаваться совместно Главами Внутренней Пограничной Охраны и таможенной Инспекции Ж/Д с целью предоставления разрешения составу двигаться дальше после, того, как все вовлеченные службы сообщили и завершили проверок .

4. Въезжающие пассажирские составы

- (i) Состав въезжает на пограничную станцию. Платформа защищена как зона временного контроля. В процессе таможенной очистки пассажиры не допускаются на борт;
- (ii) Пограничники проходят по поезду (или разделяют поезд на секции для контроля более чем одной группой) и проверяют паспорта и визы;

- (iii) Таможенники могут следовать за Пограничниками проверяя и проштамповывая Таможенные Декларации (выданные кондуктором) если импортируются товары, облагаемые пошлинами или налогами. Таможенная Декларация должны быть в едином формате, на государственном или общепринятом языках, а также на английском языке, и заполняться каждым пассажиром;
- (iv) Все проверки багажа должны быть основаны на ОРС;
- (v) Если имеются товары, подлежащие обложению пошлиной, пассажирам следует покинуть поезд и на пункте оплаты внутри станции в установленном размере оплатить пошлину Инспектору (т.е. оплата не должна производиться в поезде);
- (vi) Хотя общие правила предписывают для внутренних пользователей не заполнять Таможенные Декларации на границе, следует сделать исключение для товаров, принадлежащих пассажирам или для резидентов с некоммерческим грузом. С целью сокращения объема работ по классификации и оценке на ППГ, ввезены могут быть только те товары, стоимость которых ограничена;
- (vii) Таможенным работникам следует проводить досмотры для других служб, таких как Ветеринарная Служба, Фитосанитария и т.д. а от них получать только советы/помощь в случае необходимости, как было определено в согласованных ранее инструкциях этих организаций;
- (viii) Смена локомотива и технический контроль вагонов, перестановка локомотива на путях должны происходить одновременно с проверками Пограничников и Таможни; и
- (ix) Главам инспекционных групп Пограничной службы и Таможни следует давать устное разрешение на продолжение движения поезда после получения от всех групп проверки сообщения о завершении проверки.

5. Выезжающие грузовые составы

- (i) Железнодорожники подготавливают натуральный лист и начинают формирование состава;
- (ii) Железнодорожный офис отправляет Таможне следующие документы: натуральный лист, Железнодорожные Накладные и документы на груз;
- (iii) Таможня проверяет Железнодорожные Накладные в соответствии с натурным листом, а затем документы на груз в соответствии с Железнодорожными Накладными и регистрирует, отмечая количество Таможенных Деклараций или Транзитных Уведомлений (ЕАД). Данные, необходимые для сбора относительно выезжающих составов должны только подтверждать вывоз товаров из страны, так как Таможня уже имеет информацию относительно грузов в вагонах на пункте экспортного таможенного оформления или же относительно, въезда на границу, в случае транзитного движения. Имеются существенные возможности для сокращения пунктов для регистрации. Основные документа должны быть проштампованы – Железнодорожная Накладная/Декларация на Груз/ЕАД. Эти действия следует рассматривать как завершения внутренних транзитных процедур;
- (iv) Таможенным работникам следует проводить досмотры для других служб, таких как Ветеринарная Служба, Фитосанитария и т.д. а от них получать только советы/помощь в случае необходимости, как было определено в согласованных ранее инструкциях этих организаций;
- (v) Осмотр вагонов должен проходить одновременно с регистрацией при помощи натурального листа, вместо ожидания завершения регистрации. Осмотр следует проводить сразу после завершения формирования состава;

- (vi) Железнодорожники завершают формирование готовят натурный лист. Затем Железнодорожниками проводится техническая проверка (представителями одной и обеих стран) и подготавливаются передаточные железнодорожные документы;
- (vii) Все документы возвращаются Таможней в железнодорожный офис. Железнодорожники готовят документы и передают их машинисту. Поезд покидает станцию;
- (viii) Железнодорожники вводят информацию о вагонах в систему оповещения о передвижении вагонов.

6. Въезжающие грузовые составы

- (i) Состав прибывает на станцию. Машинист передает документы железнодорожному офису;
- (ii) Если не проведен осмотр в соседней стране, проводится совместный осмотр вагонов железнодорожниками. По завершению представителями обеих железных дорог готовятся и подписываются передаточные документы;
- (iii) По доставке документов в железнодорожный офис, регистрируются все вагоны и готовятся инструкции при необходимости переформирования состава;
- (iv) Таможенникам передаются следующие документы: лист натурный, Железнодорожные Накладные и документы на груз. Они проверяют Железнодорожные Накладные в соответствии с натурным листом, а затем документы на груз в соответствии с Железнодорожными Накладными. Регистрируют Железнодорожные накладные и ключевые данные из Железнодорожных Накладных и Декларации на Груз с пункта отправки или страны предыдущего пребывания. Не следует предъявлять требования по представлению новых Таможенных Деклараций как для импортируемых, так и для экспортируемых грузов. Выдается и регистрируется внутренний трансфертный документ типа ЕАД¹². Имеются существенные возможности для сокращения пунктов для регистрации. Основные документа должны быть проштампованы – Железнодорожная Накладная/Декларация на Груз/ЕАД;
- (v) Таможенным работникам следует проводить досмотры для других служб, таких как Ветеринарная Служба, Фитосанитария и т.д. а от них получать только советы/помощь в случае необходимости, как было определено в согласованных ранее инструкциях этих организаций;
- (vi) Осмотр вагонов должен проходить одновременно с регистрацией при помощи натурального листа;
- (vii) Если Таможня, в исключительных случаях, основываясь на ОРС, решает провести физический осмотр вагона или его содержимого, необязательно всему поезду ждать. Подозрительный вагон должен быть отцеплен от поезда, и продолжить свое движение позже с другим поездом;
- (viii) Все документы возвращаются в Ж/Д офис;
- (ix) По завершении переформирования поезд продолжает движение с транзитными и другими вагонами; и
- (x) Железнодорожники вводят информацию о вагонах в систему оповещения о передвижении вагонов.

¹² Не следует запрашивать информацию, в дополнение к ЕАД.