



10/12/2001

К ПРОЕКТУ
**ГАРМОНИЗАЦИИ ПРОЦЕДУР
ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ**

Конечные Получатели:
Государственные Таможенные Органы
Национальные Комиссии TRACECA
и Министерства Транспорта

СОДЕРЖАНИЕ

1. Введение
2. Основная Причина и Цели
3. Риск и Предположения
4. Основные Компоненты
5. Отчетность
6. Факторы, Гарантирующие Устойчивость
7. Воздействие на Окружающую Среду
8. Контроль и Оценка

1. Введение

1.1 Потребности Бенефициариев

В мае 1993 г. была проведена конференция, организованная Европейской Комиссией в Брюсселе, на которой были представлены государства Армении, Азербайджана, Грузии, Туркмении, Узбекистана, Казахстана, Кыргызстана и Таджикистана.

Цели Конференции:

- Продвинуть сотрудничество среди участвующих государств во всех вопросах, имеющих отношение к развитию торговли и транспорта в области.
- Продвинуть Центральный транспортный коридор "Европа-Кавказ-Средняя Азия".
- Обнаружить проблемы и недостатки в региональной торговле и транспортных системах.
- Определиться в плане содержания и выбора сроков Технической Программы Помощи, которая будет финансироваться ЕС.

На этой конференции была создана программа TRACECA (Транспортный Коридор Европа - Кавказ - Средняя Азия) как компонент межгосударственной программы TACIS.

7-8 Сентября, 1998 г. делегации 32-х стран и 13-ти международных организаций собрались в Баку на Международную Конференцию TRACECA. Девять президентов и один премьер-министр, министры, послы, и главы делегаций обсуждали важность программы TRACECA, как самого короткого пути интеграции в международные экономические структуры, а так же, как гарантию политической и экономической стабильности и также улучшения регионального сотрудничества.

В течение этой Конференции, 12 стран:

Республика Азербайджан	Республика Молдова
Республика Армения	Румыния
Республика Болгарии	Республика Таджикистан
Грузия	Турецкая Республика
Республика Казахстан	Республика Узбекистан
Киргизская Республика	Украина

подписали Многостороннее Соглашение (ОМС) по Международному Транспорту в транспортном коридоре Европа - Кавказ - Средняя Азия (и четыре дополнительных технических дополнения по Таможне, автотранспорту, морскому и железнодорожному транспорту), которое было ратифицировано 10-ю странами. Ожидается, что Турция и Казахстан ратифицируют Соглашение к концу 2000 г.

В соответствии с ОМС был основан Постоянный Секретариат в Баку.

10-11 Марта 2000 г. в Тбилиси, Межправительственной Комиссией (МПК) TRACECA была проведена Первая Конференция. Конференция приняла Межправительственные Правила и Процедуры Комиссии, а также Положения Постоянного Секретариата, и выбрала его первого Генерального Секретаря.

В большинстве государств-участников были основаны Национальные Комиссии TRACECA и назначены Национальные Секретари и, ожидается, что к началу 2001 года всё будет на своих местах. Национальную Комиссию попросили прокомментировать предложения по новым проектам, и их комментарии и рекомендации отражены в содержании и структуре данного Технического Задания.

Должно быть отмечено, что Туркмения не присутствовала в Баку также как и Монголия, которая была представлена, но не подписала ОМС. Однако статья 14 постановляет, что основное Соглашение "открыто для присоединения любого государства". Это положение ясно предназначено для предоставления им возможности, как только они рассмотрят выгоды, сулимые им членством.

1.2 Проблемы дня

Начиная с распада Советского Союза, государства TRACECA вступили в ряд соглашений, дабы отрегулировать движение транзита между и по их территориям. Их можно обобщить, как:

- Двусторонние соглашения, являются наиболее эффективными, хотя и несколько трудными для систематизации и управления.
- Многосторонние соглашения, типа "Соглашение Сарахс", подписанное в мае 1996 г., являющееся редким, но действенным доказательством желания региона регулировать движение транзита на широком основании. Существуют другие соглашения по железнодорожному транспорту в рамках ОСЖД, а также имеется Таможенный Союз, который связывает, по крайней мере, номинально, несколько государств TRACECA с Россией.
- Международные соглашения, типа TIR.

Большинство государств находится в процессе соблюдения главных международных соглашений, поддержанных такими органами, как ООН - ECE и ESCAP.

Ввиду отсутствия детального применения ОМС, несколько хаотическая ситуация существует на уровне операторов, особенно в автомобильном транспорте. Перевозчики сталкиваются с беспорядочной, непостоянно контролируемой средой и порядком транзитной оплаты, иногда управляющимися на национальном и региональном уровнях одновременно, и это продолжает вести к задержкам и неэффективности при пересечениях границ.

1.3 Отношение к прошлым и настоящим проектам TACIS

Прошлые и настоящие проекты TRACECA анализировали текущую ситуацию транспортного сектора в регионе. Большинство проектов, относящихся к согласованию пересекающей границы движения, включают:

- Проект учреждения автотранспортного учебного центра под полным контролем Национальной Ассоциации Дорожных Перевозчиков / Курьеров, которые являются членами IRU в каждом государстве TRACECA. Он включает в себя элемент помощи в учреждении или расширении TIR и SafeTIR (обработанный на компьютере компонент TIR), там, где это возможно.
- Проект предоставления помощи в учреждении Транспортных Законодательных рамок в каждом государстве TRACECA. Проект работал с местными экспертами, дабы внести предложения и оказать помощь во внедрении национального законодательства по транспортному сектору; по проекту многостороннего соглашения; и гарантировании приверженности к наиболее полезным международным соглашениям.
- Название Проекта - "Содействие Торговле", он выполнил детальный обзор текущего торгового использования документации, условий пересечения границ, и рекомендовал упрощенные процедуры. Эти рекомендации уже были частично выполнены в регионе.
- Проект основания базы данных и модели прогноза грузовых движений в пределах региона (Прогноз Движения).
- Проект реструктуризации Центрально-Азиатского железнодорожного транспорта, рассматривавший реорганизацию заинтересованных действующих компаний, для придания им наиболее коммерческой ориентации, и определивший процентные инвестиционные пакеты по отношению к IFI, в целях поддержания их развития.
- Два проекта помощи диспетчерам Дорожного Транспорта и поддержки обслуживания в регионе, которые также затронули проблемы регулирования в субсекторе.

В содержание большинства проектов TRACECA было включено обучение и ознакомление с международными транспортными методами, включая таможенную и процедуры транзита.

Во время составления данного документа, в пределах временных рамок проекта должно быть уполномочено два новых проекта TRACECA и один национальный проект TACIS, разделяющий некоторые области интереса с данным проектом:

- Объединенная Политика по Транзитным Взносам и проекту Тарифов изучит железнодорожный транспорт, порт и морские тарифы, транзитные дорожные взносы, включая затраты на пересечение границ, и предложит более рациональное обоснование, которое необходимо будет использовать в установке подобных плат и тарифов.

- Единая Законодательная База для проекта Транзитного Транспорта послужит руководством в организации общей законодательной основы для Транзитного движения в каждом Государстве TRACECA.
- Национальный проект TACIS в Казахстане, по "Поддержке в Развитии Политики Транзитных Коридоров в Республике Казахстан", рассмотрит определенные аспекты транзитного транспорта, включая обзор товаров и статистики пассажирского потока. Он рассмотрит применение диалоговых транспортных систем управления.

Подрядчик должен четко скоординировать свою работу с вышеупомянутыми проектами. Должно быть отмечено, что действия существующего проекта должны сосредоточиться на технических и эксплуатационных аспектах достижения объявленных целей. В случае возникновения любых законодательных последствий, могущих явиться результатом аспектов проектной работы, они должны соотноситься с Единой Правовой Базой для проекта Транзитного Транспорта.

1.4 Отношения с другими донорами

В данном регионе существует несколько агентств, ведущих там активную деятельность или же планирующих начать её в ближайшем будущем. Консультант, занимающийся реализацией данного проекта, должен будет активно сотрудничать с другими донорами. Настоящий проект будет способствовать активной деятельности, сотрудничеству, обмену информацией и составлению отчётной документации с другими донорскими инициативами.

В ноябре 2000 г. Всемирным Банком был подготовлен отчёт под названием «Содействие торговле на Кавказе», который представляет интерес для данного проекта.

ESCAP было составлено несколько отчётов, которые также следовало бы принять во внимание.

2. Основная причина и цели

2.1 Общие цели

Предыдущий проект TRACECA, названный "Содействие Торговле", обнаружил много несогласованных моментов в процедурах по пересечению границ, используемых государствами TRACECA. Они касались, например, используемых документов, процессов управления, правового основания для различных действующих документов, и полной эффективности осуществляемого контроля.

На практике, при пересечениях границ, сохраняются серьезные противоречия между политикой и практикой. С одной стороны, правительства-члены TRACECA очень заинтересованы в их экономической связи с международными рынками, но в то же время, с другой стороны, неэффективные процедуры по пересечению границ и несовместимые документационные требования налагают излишние затраты на международных транспортных операторов, и препятствуют международной торговле.

Цель данного проекта состоит в том, чтобы согласовать систему процедур в пределах региона и привести их в соответствие с практикой ЕС.

Проект будет акцентировать внимание на внедрении новых процедур, строящихся на предыдущей исследовательской работе, и на рекомендациях Проекта TRACECA по Содействию Торговле там, где это необходимо, ища авторитета в лице МПК, чтобы решить изменения, если они требуются. Не имеется в виду, что Подрядчик должен повторить обзорную работу, выполненную Проектом по Содействию Торговле, который в исчерпывающей форме сообщил детали (включая доказательство на фотографиях), на всех уместных постах границы. И при этом не будет необходимости собирать рекомендации с противных сторон, поскольку рекомендации предыдущего проекта были одобрены на высоком уровне и продолжают оставаться полностью действительными. Детальное выполнение будет требовать повседневного сотрудничества Подрядчика с Национальными Комиссиями TRACECA и их Национальными Секретарями, дабы облегчить предоставление мнений индивидуальным Национальным правительствам.

Результаты

Ожидаемый заключительный результат проекта станет заметным усовершенствованием в процедурах по пересечению границ, выраженным в уменьшенных затратах и уменьшенных задержках для коммерчески заинтересованных сторон, особенно перевозчиков, экспортеров, импортеров, и увеличенной эффективности в пределах государственных агентств типа Таможенных органов. Необходимо отметить, что полное получение данных выгод нельзя гарантировать в течение проектного времени, и спустя много лет после завершения проектных задач, будут требоваться продолжительный контроль и оценка со стороны МПК и Национальных Комиссий.

2.2 Проектная Цель и Прерогативы

Чтобы достичь вышеупомянутых заявленных полных целей, проектная цель и прерогативы определены следующим образом:

- Подготовить шаблонные документы на двух языках, один из которых должен быть Английским, а другой на рекомендациях, содержащихся в ключевом пакете документов от Проекта по Содействию Торговле.
- Предложить согласованный список директив и требуемых документов относительно транзитного движения, который будет соответствовать международным нормам, отвечать национальным и региональным целям.
- Установить цели выполнения работ для предложенных директив, которые являются определенными, измеримыми, достижимыми и реалистичными в пределах периода данного проекта.
- В порядке очерёдности стран создать программу выполнения, в согласии с национальными властями (правовым базой, образцовыми поправками к

законам, документами подлежащими пересмотру, публикацией процедур для информирования официальных лиц и пользователей новых правил).

- Издать Руководство для Таможенных чиновников и Пользовательское Руководство для транспортных операторов и представителей торговли.
- Обеспечить обучение на рабочем месте и помощь в необходимой реорганизации для внедрения новых процедур и документов.
- В соответствии с Многосторонним Соглашением создать Институт Таможенных Брокеров в каждом Государстве с тесными связями в Ассоциациями Грузовых Экспедиторов, созданными на основе предыдущих проектов по Содействию Торговли и Правовых рамок.
- Оценить материально-техническую выполнимость введения системы общих транзитных процедур в регионе, принятой в Соглашении по Единым Транзитным Процедурам от 20.05.87 г.

Результаты

Результаты должны заключаться в достижении вышеупомянутых целей проекта.

3. Риск и предположения

Основное предположение заключается в том, что ратификация ОМС и одобрение этого Технического Задания представляет собой значительную задачу для Национальной Комиссии в каждом государстве, которая будет заключаться в решении тех многих вопросов (включая инфраструктуру и другие инвестиции и уровень рабочей силы), которые возникнут на национальном уровне, в попытке внедрения более последовательной и эффективной документации и процедур по пересечению границ. Предполагается, что в большинстве государств Бенефициарием будет Национальная Комиссия TRACESA, и в тех из них, где правительство назначит альтернативного Бенефициария, такого же рода вспомогательные структуры будут предложены Подрядчику, и это будет сделано на такой же основе, как если бы Национальная Комиссия была бы этим назначенным Бенефициарием.

Здесь присутствует следующие рискованные моменты:

- Что Национальными Властями будут приняты решения, противоречащие ОМС, возможно в целях принятия другими международными организациями иных инициатив в регионе.
- Что Межправительственная Комиссия (МПК) и её Рабочие Группы будут использоваться Национальными Делегациями для проведения простых дискуссионных форумов, без членов, принимающих решения по ключевым вопросам.
- Что Области и Национальные Агентства не будут осведомлены, или не станут уважать цели ОМС и его Приложений, а также другие обязательства.
- Что принятые решения невозможно будет воплотить в жизнь по причине недостатка финансовых ресурсов в индивидуальных странах.

- Что поддержка по юридическим вопросам со стороны запланированной Общей Правовой Базы может оказаться недоступной для проекта Транзитной Транспортировки, если она не начнется одновременно с этим проектом.

4. Главные Компоненты

4.1 Задачи

4.1.1 Рабочие Группы

ОМС обеспечивает создание Таможенной Рабочей Группы (ТРГ) TRACESA и, скорее всего, МПК уполномочит создание такого органа в проектное время. Подрядчик, тесно сотрудничая с Постоянным Секретариатом в Баку, создаст ToR для такой рабочей группы и создаст Таможенную Рабочую Группу (ТРГ) TRACESA, которая будет прикреплена к каждой из Национальных Комиссий. Подрядчик должен убедиться в том, что в ТРГ включены представители из среды транспортников, включая Транспортно-Экспедиторские Ассоциации и Национальные Ассоциации Дорожного Транспорта, для обсуждения соответствующих вопросов и получения от их членов отчетов об улучшениях, возможно, достигнутых в результате работы проекта. ТРГ будут периодически встречаться друг с другом с интервалом приблизительно в один месяц и их члены должны быть серьезно вовлечены во все активности по данному проекту. Основная ответственность по посещению объектов или сбору необходимой информации для выполнения целей проекта, должна лежать на членах ТРГ, а не на Подрядчике, который, в основном, будет исполнять роль консультанта. По мере перехода программ TRACESA в зрелую стадию, противные стороны постепенно должны будут брать на себя функциональную и моральную ответственность в ходе повседневной работы по проекту.

После завершения проекта, должны оставаться на своих местах с тройной задачей и статусом, продолжая вносить свой вклад в работу Межправительственной Комиссии и Постоянного Международного Секретариата, учреждая ТРГ Национальных Комиссий TRACESA, и получив официальное признание со стороны Таможенных Властей индивидуальных Стран как будущие консультативные Таможенные Комитеты.

4.1.2 Обзор проделанной работы и рекомендации

Подрядчик и каждая ТРГ, до начала работы над первым отчетом, должны совместно утвердить и усовершенствовать рекомендации и открытия полученные в ходе предыдущего Проекта Содействия Торговли, для их сохранения в качестве памятных моментов. Таковыми были следующие:

Касательно Пограничных Контрольно - Пропускных Пунктов

- Равные возможности должны быть предоставлены любому международному транспортировщику на всех границах.
- Таможенные посты должны быть переоборудованы для произведения положительного впечатления.

- Планировка в пограничных инстанциях должна основываться на принципах «Функционирования по Форме».
- Переоборудование должно стать приоритетом.
- Посты, по которым уровень передвижения низок, должны быть усовершенствованы или закрыты для грузовых перевозок. Необходимо рассмотреть возможность совместного использования.
- Таможенные посты на железнодорожных перепутьях должны быть переоборудованы и защищены долгосрочными арендными соглашениями.
- Портовые Таможенные посты должны быть усовершенствованы и, в некоторых случаях, перемещены.
- Подъездные пути к основным пограничным переездам должны быть расширены.
- Контроль над коммерческой активностью в приграничных областях должен быть усилен.
- Доступ к зонам пограничного контроля должен быть ограниченным.
- Дорожные знаки должны быть усовершенствованы, с возможной установкой знаков-указателей маршрута TRACECA, соответствующих формату ООН.
- Постановления должны поощрять использование согласованных с Таможенными Органами терминалов и Таможенных Складов, для сокращения объема работы проводимой на границе.
- Компьютеризированные Системы Информационного Менеджмента (СИМ), позволяющие живой ввод информации, должны быть представлены к планированию.
- Сохранения персонала – вопрос равный по важности его набору.
- Укороченные рабочие смены должны быть введены там, где это возможно.
- Специализированное обучение требуется.
- Ключевые отрезки границ должны быть оснащены спутниково-телефонной связью.
- Пограничные Таможенные посты должны быть оснащены аварийными генераторами.
- Требуется больше детекторного оборудования, лучшие системы и тренинг.
- Сокращение проверки документации должно быть нацелено на достижение 5-минутной работы с каждым автомобилем.
- Все организации присутствующие на пограничных постах должны сотрудничать для проведения услуг на более быстром уровне.
- Должна быть разработана приоритетная программа инвестирования.
- Необходимо изыскать внешние источники финансирования там, где они являются необходимыми и оправданными.

Относительно Компьютеризации Таможенных Органов

- Доклад ERMIS должен использоваться в качестве основного подробного источника.
- Должно быть произведено специальное исследование в сфере энергетики и систем связи для того, чтобы практические и экономические решения могли приниматься по компьютеризированным разработкам.

- Семинары должны быть организованы по EDI и компьютеризации, как Таможенных органов, так и Представителей торговли, для повышения осознанности вытекающих отсюда потенциальных выгод.
- Введение характеристик грузов в существующие информационные сети должно проводиться, по возможности, на самых ранних стадиях. Должно быть приобретено программное обеспечение для извлечения конкретных подробностей из базы данных.
- Компьютерные разработки должны подстраиваться под Национальную Систему Передачи Торговой Информации (НСПТИ).
- Страны члены TRACECA должны сотрудничать в целях достижения гармоничной НСПТИ, в целях сокращения расходов и усовершенствования региональной совместимости.
- Система ASYCUDA должна быть принята во внимание там, где отсутствует какая-либо информационная сеть, а там, где иная система была выбрана или планируется, должно быть проведено сравнение с ASYCUDA.
- В составе Таможенных Органов должен присутствовать независимый Отдел по Технологической Информации, для работы с нуждами Таможенных Органов и их клиентов, Представителей торговли.
- Необходимо пересмотреть процесс сбора статистических данных в связи с интегрированной НСПТИ, и их сопоставление с требованиями агентств-получателей, в целях предоставления им только полезной информации.
- При разработке дизайна архитектурных систем для НСПТИ, необходимо обратить внимание на создание пилотного плана в основном столичном центре по растаможке, который будет полностью выполнен в основном центре по растаможке и, возможно, в одном региональном офисе. Затем должно последовать его постепенное внедрение на региональном уровне и далее на ключевых отрезках границ.
- Соответствие международным стандартам при разработке деклараций, компьютерных систем и протоколов является существенным.
- В разработке этой программы необходимо обращаться за помощью к ВТО.

В отношении Торговой Документации и Таможенных Процедур

- Грузовые декларации, в их настоящей форме, должны оставаться основным Таможенным документом.
- Сертификат Происхождения должен представлять собой стандартную форму, одновременно необходимо рассмотреть возможности сокращения использования этой формы.
- Все страны должны работать над выполнением Конвенции TIR 1990 года, и затем над SafeTIR.
- Второй тип "Общественной Транзитной" системы должен быть задуман и представлен к приёму для транспортного передвижения через одну или две границы.
- Использование коммерческой документации, действующей на территории стран-членов ООН, должно поощряться, особенно имеющими к этому отношение торговыми ассоциациями.
- Все страны должны подписать Конвенцию CMR и активно планировать подписание Конвенции COTIF, тогда как это позволит формализовать обширное использование соответствующей документации в регионе.

- Вся ключевая международная торговая документация должна присутствовать в двух языках, одним из которых должен быть Английский. Вторым – национальный язык или Русский.
- Должны быть разработаны планы по национальному выполнению, которые учтут различные стадии развития разных стран на пути к достижению общей цели.
- Должна быть разработана программа по оказанию дополнительной технической помощи, особенно в отношении тренинга.
- Должен быть создан Таможенный Координационный Комитет TRACECA для координации и ведения работы по стандартизации Таможенной документации и гармонизации процедур, как указано в отчёте. Он должен включать в себя старшего Таможенного чиновника из каждой администрации.
- Каждой Таможенной Администрацией должен быть проведён внутренний обзор по их документационным требованиям с целью упрощения и сокращения числа необходимых документов для оказания влияния на транзитные таможенные процедуры.
- Похожий внутренний обзор должен быть проведён с целью сокращения требований по техническим сертификатам и документам на границах, а также требований связанных с растаможкой.
- В местах, где используется безопасная транзитная система, требования в сфере пограничной документации должны быть сведены до выдачи транзитного документа.
- Развитие региональной системы проведения растаможки должно продолжаться, что приведёт к снижению роли пограничных постов до контрольно-пропускных пунктов.
- Необходимо изучить роль пунктов осуществляющих внутренний таможенный контроль на дорогах и за пределами городов с целью сокращения или полного упразднения их работы.
- Таможенные органы должны изучить потенциал введения предвъездной системы растаможки, позволяющей растаможивать товары, подлежащие проверке, до их прибытия.
- Таможенные органы должны ввести систему «слежки», с растаможкой без досмотра, основанной на принципе рискованной оценки ценностей. Для обеспечения работы этой системы, в некоторых странах может потребоваться усиление системы взысканий.
- Вероятность появления автоколонн должна быть сокращена до постоянно движущегося плотного автомобильного потока, при этом как автомобили СНГ, так и не СНГ, должны обслуживаться одинаково.
- Таможенные органы должны стремиться к усилению Таможенных брокерских услуг и выдачи лицензий физическим лицам и организациям.
- Для предотвращения ненужных поставок Таможенных статистических данных, необходимо провести обзор для выявления их спроса и формата, а также в какие организации они поставляются.
- После достижения соглашения по Единой Транзитной Системе, должны быть налажены дальнейшие контакты с банками и страховыми компаниями в целях выявления их способности в обеспечении соответствующими гарантиями по транзитам и переводам.

Актуальные рекомендации, список которых не может быть продолжен в составе данных условий компетенции, должны быть вновь констатированы в

окончательном докладе Подрядчика для их введения в программы будущих действий. Сотрудничающие стороны также пожелали уделение особого внимания вопросу незаконной иммиграции, физическому досмотру автомобилей, роли дорожной полиции и органов безопасности, пограничников, региональных и городских властей, и любых других инстанций взимающих пошлины за проезд через границы или в других местах, а также требованиям фитосанитарных и ветеринарных инстанций.

4.1.3 Подготовка Документов

Подрядчик, на двух языках, одним из которых должен быть Английский, а другой, на основе тех рекомендаций, которые содержатся в главном пакете документов из Проекта Содействия Торговле, подготовит образцовые документы.

4.1.4 Список Директив и План Претворения

Подрядчик предложит гармоничный список директив и необходимые документы в сфере транзитного движения, соответствующие международным нормам, национальным, а также и региональным целям. Этот список должен:

- Обусловить практические цели для предложенных директив, которые будут специфичными, измеримыми, достижимыми и реалистичными в период выполнения этого проекта.
- Определить, в порядке очерёдности стран, программу выполнения, согласованную с национальными властями (правовая база, образцовые поправки к законам, уничтожение документов, и публикация процедур в целях осведомления чиновников и пользователей о новых правилах).

4.1.4 Разработка Менеджмента и Обучение

Подрядчик выпустит:

- Справочник для Таможенных чиновников
- Пользовательское Руководство для Транспортных Операторов и Представителей торговли.

Подрядчик предоставит обучение на рабочем месте и помощь в регионе с реорганизацией, которая может понадобиться для внедрения новых процедур и документов. Обучение по линии данной программы будет предоставлено только на территории соответствующего региона, хотя Подрядчик может оценить то *долгосрочное* обучение на рабочих местах, которое может эффективным образом быть предоставлено в Европе для конкретных категорий Таможенного персонала в будущем. Может быть проработана концепция обмена работой (скажем) с Таможенными органами в Европе. В Европе проводилось достаточное количество ознакомительного обучения и учебных поездок, организованных многочисленными предыдущими проектами, чтобы считать подобного рода инициативы излишними в настоящих условиях.

4.1.5 Создать Институт Таможенных Брокеров

В соответствии с ОМС, Подрядчик создаст Институт Таможенных Брокеров в каждом государстве, тесно связанными с Ассоциациями по Экспедиции Грузов, которые были созданы предшествовавшим проектом по оказанию Торговой Помощи и проектом в Правовой сфере. Есть надежда на то, что эта профессия будет только транзитным инструментом, и что с течением времени функции грузового экспедитора и Таможенного Брокера сольются в одну функцию. Таким образом, Подрядчик должен попытаться учредить эту профессию, сотрудничая с Национальными Экспедиторскими Ассоциациями, которые смогут по своему усмотрению совместно пользоваться как можно большим количеством ресурсов и средств, такими как офисные и учебные помещения.

4.1.6 Предварительное Материально-Техническое Исследование по Единым Транзитным Процедурам

Сложности и трудности, связанные с созданием автономной единой транзитной процедуры в регионе, который только лишь знакомится с такими очень давно созданными международными системами как ТИР, не должны недооцениваться. Хотя уровень межгосударственной торговли в настоящий момент низок, что может послужить поводом к немедленным действиям, единая транзитная система является достойной долгосрочной целью, так что необходимо предоставить подробное описание этой концепции. Данная концепция нашла сильную поддержку со стороны стран-участников.

Поэтому, Подрядчик должен серьезно рассмотреть вопросы входящие в эту концепцию и представить подробный меморандум и рекомендации в составе окончательного отчёта (или в виде отдельного приложения, если есть желание), где должно быть уделено особое внимание следующим моментам:

- Будет ли внедрение такой системы в настоящее время реалистичным и, при положительном ответе, сколько это потребует времени 5/10/15 лет.
- Может ли переход к такой системе привести к возможным изменениям в плане размеров получаемых Таможенными органами доходов, а также в вопросах государственной безопасности, связанных с наркотиками и другими видами контрабандной деятельности.
- Затраты и выгода от внедрения этой концепции.
- Преимущества и недостатки этой системы связанные с продолжающимся использованием корнетов ТИР.
- Станет ли постепенная интеграция с системой единых транзитных процедур, введённая в действие Конвенцией по Единым Транзитным Процедурам от 20 Мая 1987 года, с последующей ратификацией этой конвенции, более лучшим долгосрочным решением, чем попытка создания дополнительной системы. (Это особенно относится к распространению программы ТРАСЕСА на страны находящиеся в сфере PHARE и странам, которые расположены в сфере этой действующей конвенции в настоящее время).

Выполнение вышеупомянутых шести пунктов, 4.1.1 – 4.1.6, с задачами в них содержащимися, необязательно проводить в последовательном порядке. Подрядчик обладает правом расширения действий, описанных в его предложении, и свободой использования своего собственного подхода к достижению общих целей проекта.

4.2 Процедуры Выполнения

4.2.1 Требования по Персоналу

Точный состав специального персонала Европейского Союза будет решён Подрядчиком, но он может включать в себя квалифицированного специалиста в сфере транспортной администрации с обширным практическим опытом в области дорожно-транспортного, железнодорожного и морского транспорта, действующего в должности постоянного Менеджера по Проекту. Такой Менеджер по Проекту будет нуждаться в помощи целого ряда специалистов, которые будут работать над выполнением задач, выполнимых за короткий срок или средний промежуток времени. Предположительно, это потребует часто повторяющихся визитов краткосрочных специалистов за период выполнения проекта.

Предпочтительно, чтобы все эксперты обладали кое-каким опытом работы в Бывшем Советском Союзе. Очень желательным является знание Русского языка.

Подрядчик может укомплектовать свой персонал специалистов для коротких и среднесрочных визитов, как он посчитает нужным. Однако, нижеперечисленные сферы компетенций должны ясно проглядываться в предлагаемом им составе персонала, хотя возможно и большее количество сфер:

- Общее знание в области Транспортного Законодательства
- Международные Конвенции – автомобильные, железнодорожные, морские и многосторонние
- Знания в области международных грузовых перевозок и материально-технического обеспечения
- В сфере Международного Страхового законодательства и его Практики
- Грузовые экспедиции – Правовые аспекты и практические нормы
- Транспортная Экономика и планирование
- Экологические вопросы, например шумы, выхлопы, нагрузка на оси
- Таможенное Законодательство и процедуры по всему миру
- Требования по документации и системы включающие EDI

Предложения Подрядчика должны обеспечить полное описание характеристик экспертов, приставленных к проекту, их точную сферу компетенции, относящуюся к проекту, их личную роль в достижении целей проекта, периоды, продолжительность и местонахождение их назначения. Должно ясно указываться время, проводимое ими в странах-бенефициариях и в домашнем офисе.

Страны-участники (и в частности Национальные Комиссии ТРАСЕСА) должны будут предоставить свою помощь и принимать полное участие во встречах и дискуссиях, и предоставить копии относящихся к делу прежних исследований и документации. Для обеспечения эффективности во всём этом, часть персонала Национальных Комиссий должна будет быть откомандирована к Подрядчику для обеспечения менеджмента на необходимом уровне и для проведения тренинга на рабочем месте.

Предлагаемый, в связи с такого рода помощью временной и финансовый аспект должен быть ясно обозначен в предложении Подрядчика. Необходимо нацелиться на приведение вкладов местных экспертов в различных государств-участников ТРАСЕСА к разумному балансу.

4.2.2. Управление Проектом

Управление проектом должно осуществляться из регионального центра. Подрядчик всё время будет находиться в тесном сотрудничестве с Постоянным Секретариатом в Баку, с компетентными Национальными властями, в первую очередь с Комиссиями ТРАСЕСА на местном уровне, и, при возникновении необходимости, с другими соответствующими Национальными и Международными учреждениями и организациями. Во время составления проектных директив, уместным может стать временное сотрудничество персонала Подрядчика с персоналом Постоянного Секретариата.

Основной целью этого проекта является региональная гармонизация, и большая часть директив будет однообразной и применимой ко всем странам-участникам. Поэтому работа, проводимая в каждой стране должна ясным образом сосредотачиваться на международных масштабах. Подрядчик должен относиться к странам-участникам как к источникам, подтверждающим предложенные всеобщие региональные решения, и не должен превращаться в советника, работающего исключительно над местными проблемами, что является ответственностью национальных программ ТАСИС.

Подрядчик должен помнить о такого рода региональном, а не местном, ударе при планировании требований связанных с поездками и персоналом, а также предварительного расписания визитов, включающих в себя авиарейсы, и общий бюджет по путешествиям должен соответствовать его предложению. Желательно было бы попытаться отрегулировать эту область на стадии составления первого доклада или позднее, при согласии менеджера по выполнению этой задачи.

Пропорциональное отношение рабочего времени, проведённого в домашнем офисе Подрядчика, в Постоянном Секретариате, в региональном центре (если центр будет находиться не в Баку), и при исполнении своих служебных обязанностей в регионе, должно быть ясным образом обозначено в предложении Подрядчика.

От Подрядчика потребуется непостоянное участие в координационных встречах, проводимых в Брюсселе.

4.2.3 Встреча Посвящённая Открытию Проекта

Для согласования предварительной отчётной стадии проекта и для принятия приоритетов в ходе дискуссий с Постоянным Секретариатом, Подрядчик проведёт встречу, посвящённую открытию проекта в Баку. Значительной помощью со стороны Постоянного Секретариата была бы его возможная организация посещения этого первого раунда встреч и брейнсторминга хотя бы некоторыми из Национальных Секретарей.

4.2.4 Осведомление Национальных Комиссий Посредством Презентации Отчётов

Подрядчик будет выступать в роли организатора встреч с Национальными Секретарями в региональных центрах (Киев, Ташкент или Бишкек, похоже, представляют собой в целом удобную комбинацию) для приёма и обсуждения отчётов Подрядчика, которые будут готовы к 10 и 16 месяцам. Заключительная встреча похожего формата должна произойти в Баку в течении 22-го месяца для согласования проекта конечного отчёта и проектных рекомендаций.

4.2.5 Материально-Техническое Обеспечение

Подрядчик несёт ответственность за организацию необходимых жилых помещений, путевых, телекоммуникационных и других расходов по проекту, также как за устный и письменный переводы, расходы связанные с распечаткой и фотокопированием материалов и похожего рода офисные расходы, необходимые для выполнения работы. Это также включает в себя организацию региональных конференций за пределами Баку, как было подробно описано в пункте 4.2.4.

Предположительно, помещения офиса и служб будут предоставлены Подрядчику в Бакинском Постоянном Секретариате и в организационном порядке в каждой из Национальных Комиссий.

Контрактор должен внести в бюджет соответствующую сумму денег для оплаты этих организационных аспектов как обусловлено в нижеследующем пункте 4.4.

4.3 Грубый График

По существу, проект должен быть выполнен в течение 24 месяцев.

4.4 Глобальный Бюджет

Доступный бюджет составляет максимум 2.000.000 ЕВРО.

Подрядчик в своём предложении может указать ту часть глобального бюджета, которую он намеревается выделить на выполнение каждой задачи, однако желательно не давать точного определения до презентации вводного доклада по проекту.

Этот проект не предусматривает приобретения конкретного оборудования для участников, что было основным компонентом предыдущих проектов. Также, Подрядчик будет иметь доступ к ресурсам Постоянного Секретариата в Баку, а также и к ресурсам Национальных Секретариатов. Поэтому ни какого требования по размещению офисных помещений отдельным образом не должно быть, тогда, как Подрядчику настоятельно рекомендуется интегрировать работу его проекта в составе вышеупомянутых организаций.

Не предусматривается никаких расходов на проведение семинаров по формальному тренингу, но Подрядчик должен выделить средства (и было бы

разумным, если бы он провёл оценку финансовых потребностей и представил их в своём предложении) для покрытия стоимости:

- Предоставления тренинга в процессе работы для Таможенного персонала в местах особой важности
- Организации любого рода презентаций по проекту или его рекомендациям в порядке очерёдности стран, которые, на взгляд Подрядчика, могут повысить общую стабильность проекта.

5. Отчёты

Количество экземпляров, языки и места доставки всех отчётов должны соответствовать следующему:

	Англ. в переплёте	Русский	Англ. скреплённый	Русский	Дискета (анг+рус.)
Брюссель	2	1	0	0	1
Постоянный Секретариат В Баку	3	3	1	1	1
12 Национальных Секретарей	1	1	0	0	1

Подрядчик должен непосредственно доставлять отчёты основным странам-бенефициариям, которые смогут получать некоторые отчёты не по вышеуказанной таблице. Список адресов должен быть предоставлен в Брюссель и в Постоянный Секретариат перед каждым выпуском.

Копии накладных должны посылаться принимающим сторонам посредством факсовых переводов или почтой на адрес Постоянного Секретариата.

Своевременная поставка высококачественных текстов на Русском языке является чрезвычайно важной. В этих ТиЗ даты выпуска отчётов относятся к одновременным поставкам текстов на Русском и Английском языках.

5.1 Компьютеризация

Для помещения отчётов на домашнюю страничку (веб сайт) ТРАСЕСА и в целях дальнейшей обработки информации, каждый отчёт должен быть предоставлен подрядчиком в виде электронного формата ".doc" (Microsoft Word) или ".pdf" (Adobe Acrobat). В любом случае все тексты должны быть набраны с использованием ОБЫЧНЫХ и ИЗМЕНЯЮЩИХСЯ (по размеру и форме) шрифтов, для того чтобы к ним можно было добавить фотографии, буклеты, карты, диаграммы и схемы.

Только фотографии, эмблемы и фассимили с подлинных документов будут приниматься в сжатом графическом формате (внутри файлов типа ".doc" или

“.pdf”), хотя в этом случае они не смогут использоваться в обработке данных документации. Разрешаемость файлов bitmap должна быть не меньше 150 dpi.

Каждый отчёт должен соответствовать одному “doc” или “pdf” файлу. Отчёты высланные в составе сложносоставных файлов, а также в файлах другого рода приняты не будут.

Подрядчикам предлагается связаться с Вебмастером, перед тем как они начнут высылать какие-то файлы.

Всю информацию по приобретению необходимого программного обеспечения (Adobe Acrobat Pro 4.0 или выше) для создания файлов в Acrobat Reader можно приобрести по следующему адресу на Интернетe:
<http://www.adobe.com/store/products/acrobat.html>

5.2 Доклад по Началу Проекта

Вводный Отчёт на Русском и Английском языках будет выпущен в течение 4 месяцев после начала проекта. Он должен будет подытожить первоначальные открытия и нацелиться на модифицирование методики и плана работы, в соответствии с руководством TACIS.

Он также либо утвердит, либо внесёт изменения в те органы, которые должны будут быть непосредственно вовлечены в его выполнение.

5.3 Прерогативы

Вдобавок к конкретным прерогативам, упомянутым в 4.1, должны будут регулярно выпускаться Рабочие Бумаги, посвященные множеству вопросов покрываемых проектом, и обсуждаться с бенефициариями.

5.4 Отчёты по развитию проекта

Эти отчёты будут сданы с концу 10-го, 16-го и 22-го месяцев, в соответствии с правилами TACIS. Третий отчёт по развитию станет проектом конечного отчёта. Каждый отчёт должен быть представлен в регионе в соответствии со сказанным в 4.2.4.

Также, в целях удовлетворения отчётных требований TACIS, потребуется составление короткого административного доклада на ежеквартальной основе (на начальной стадии, отчёты о развитии на 10-ом, 16-ом, и 22-ом месяцах, которые будут рассчитаны на удовлетворение относящихся к ним ежеквартальных требований). Выпуск ежеквартальных докладов не должен отнимать ресурсы от основного дела достижения задач и целей проекта.

Вдобавок, ежемесячные информационные отчёты должны предоставляться в Брюссель, Постоянный Секретариат в Баку и в распоряжение Национальных Секретарей, формат которых оставлен на усмотрение Подрядчика, и которые обычно не должны превышать 5-ти страниц.

5.5 Заключительный Отчёт

Конечный Отчёт будет предоставлен в течение 24-го месяца.

Все отчёты, которые должны соответствовать установленным нормам TACIS, должны также включать в себя Сжатый перечень Достижений. Отчёты по развитию и ежеквартальные доклады должны замечать любые отклонения Подрядчика от расписания, любого рода возникшие трудности, а также и запланированные для их преодоления действия.

6. Факторы Гарантирующие Успешное Выполнение

6.1 Институциональная оценка

Проект представляет собой значительный вызов как для институтов национального, так и регионального уровней. Центральной целью этого проекта является гармоничное развитие настоящей ситуации. Подпись и ратификация ОМС свидетельствует о том, что сами бенефициарии считают важнейшим приоритетом достижение конкретных результатов, которые TRACECA желает поддержать данным проектом. Подрядчик, без колебаний, должен запрашивать поддержку МПК через Постоянный Секретариат в Баку, где местные препятствия не смогут быть преодолены силами Национальных Комиссий TRACECA, хотя предполагается, что эти Комиссии сами будут обладать всеми необходимыми полномочиями для решения возникших ситуаций.

6.2 Экономическая и финансовая оценка

Большинство стран-бенефициариев уже создали Национальную Комиссию TRACECA, набрав для этого кадры из ключевых Правительственных Министерств и Национальных Ассоциаций. Государства-участники TRACECA получают доходы от долгосрочной финансовой жизнеспособности проекта, который, своей основной целью ставит сокращение задержек, уменьшение незаконных видов оплаты, и помощь в наладке более быстрых доставок, тем самым, сокращая расходы ведения учёта товаров, которые неизбежно доставляются потребителю по более высоким ценам. Объём торговли потенциально сможет расширяться при тех же инфраструктурных затратах, что, в свою очередь, должно вызвать экономическое процветание представителей торговли, понижение цен для потребителей, и с увеличением объёма лучшим образом организованной торговли должна возрасти и налоговая прибыль для правительства.

6.3 Политическая Обстановка

Подпись и ратификация ОМС свидетельствуют о положительной политической обстановке и потенциалом оказания поддержки на высочайшем уровне.

7. Экологическое Влияние

Необходимо воспользоваться возможностью улучшить состояние окружающей среды в районах пограничных переездов. Сокращение времени простоя дорожного транспорта на таких переездах может принести значительную экологическую пользу местной окружающей среде.

8. Наблюдение и Оценка

Ключевые показатели:

- Доступность шаблонных торговых документов на двух языках
- Согласованный список директив и документов по транзитному движению
- Ряд целей по выполнению работ для предложенных директив
- Выполнение программы согласованных изменений в порядке очередности стран
- Руководство для Таможенных чиновников и Пользовательское Руководство для транспортных операторов и представителей торговли
- Создание эффективного обучения на местах в ключевых сферах
- Институт Таможенных Брокеров в каждом Государстве
- Оценка материально-технической выполнимости Единой Транзитной Процедуры



Induction Presentation

Project:

Harmonisation of Border Crossing Procedures

Final Recipients:
National Customs Authorities
National Commissions TRACECA
and Ministries of Transport

INTRODUCTION

Project Consortium

The international Consultancy Team for this project has been formed by 5 organisations with Scott Wilson as the lead Consultant. The Consortium members are as follows:

- Scott Wilson Kirkpatrick United Kingdom
- NEA Transport Research and Training Netherlands
- Compass GMBH Germany
- Sema Belgium
- International Organisation of Migration Based in Geneva

As the lead firm, **Scott Wilson** is probably the most experienced Consultant working on customs and border crossings projects under the Tacis programme. They have completed border crossing studies for Tacis under both the TRACECA and Cross Border Programmes with site evaluations of over 100 crossings. In addition, they have undertaken similar studies for the ADB in Central Asia. In addition to these projects, they have also undertaken two other TRACECA projects with Customs elements, three other Tacis transport project with Customs interfaces and are responsible for development of a Customs Reform Programme in Central Asia for ADB. They are therefore familiar with both the border and Customs environment throughout the TRACECA region.

The proposed Team for the project has been specially selected on the basis of extensive international and local experience, both in terms of relevant skills and regional expertise pertinent to the project. Each firm brings its own strengths to the consortium and together they are able to provide a team of highly experienced experts for the project. Each company recognises the importance of providing personnel who have the relevant experience and practical skills to ensure the successful application of the project in meeting its objectives.

PROJECT APPRECIATION

Project Approach

Use of this Logical Framework concept has the following advantages:

- Common understanding of the objectives of all concerned;
- Fundamental questions are asked in relation to existing border procedures and the weaknesses analysed;
- Systematic and logical analysis of the inter-related elements between documentation, procedures, controls, training, brokerage and transit systems are emphasised;
- Key linkages between these project elements and external factors are highlighted;

-
- Systematic approach to monitoring and analysing the different aspects of the project;
 - Standard procedures for collecting and analysing data across the 13 countries;
 - Continuity of approach throughout the duration of the 2-year project allowing for possible changes in staff and in the final handover to the TRACECA National Commissions;
 - Identifies how the success of the project can be quantified.

PROJECT LOGICAL FRAMEWORK

Wider Objectives: To promote a transport corridor between Europe and the Caucuses/Central Asia through regional harmonisation and integration with international transport and trade practices and to promote the movement of traffic along that corridor

Specific Project Objectives: To harmonise border crossing procedures within the region and to align them with EU practice.

Outputs: The following outputs will be provided:

Institutional deliverables: Customs Working Groups, Institutes of Customs Brokers, Training in modern border procedures within the Working Groups;

Technical Reports: Border Procedures Database, Border Documentation Report, Harmonised Controls and Implementation Plan, Manual for Customs Officers, User Guide for transport operators and traders, Pre-Feasibility Report on Development of Common Transit Procedures;

Non Technical Reports: Inception Report, Progress Reports, Draft Final and Final Report, Administrative Reports, Information Reports. (Reports/Guides to be available in Russian/English)

Activities:

- Development of coordination mechanism with the IGC and National Commissions;
- Review of previous work and recommendations;
- Establishment of Customs Working Groups and Brokers Associations;
- Audit of designated Border Procedures;
- Development of reports on designated Documentation and Harmonised Controls;
- Production of User Guides and Manuals (Russian/English);
- Training in modern border procedures within the Working Groups;
- Proposals for a Common Transit Procedural System;
- Production of standard Takis reports.

Target Group: The direct Beneficiary is the National TRACECA Commissions (or their equivalent) and the Inter Governmental Commission. The indirect beneficiaries will be the various border organisations, traders and transport organisations through harmonised and simplified procedures.

Inputs: Technical assistance will include 960 man days of long term experts, 490 man days of short term experts. A project office will be established in Baku within the IGC and there will be a Focal Point within the National Commissions in each country. Visits will be made to all relevant organisations and selected border crossings. Liaison will be maintained with other TRACECA projects and the other IFIs active in the region.

Assumptions:

- TRACECA National Commissions have sufficient influence to implement changes in border procedures and facilitate the work of the project;
- National Customs will be fully supportive of Customs Working Groups and allow external involvement in meetings;
- Customs Broking Associations can be formed and established as legal entities.
- That the restrictions and security implementations imposed following the events of September the 11th 2001 do not impede projects progress and access at borders

Specific Project Objectives

It can be seen that the “**Harmonisation of Border Crossing Procedures**” project is particularly relevant in that:

- Harmonisation would promote regional cooperation;
- Improvements in border processing would promote the use of the corridor;
- Complex and time-consuming procedures have been shown to be a deterrent to regional trade and transport systems.

At the September 1998 International TRACECA Conference in Baku, 12 member states signed a Multi-Lateral Agreement (MLA), including:

- Armenia
- Azerbaijan
- Bulgaria
- Georgia
- Kazakhstan
- Kyrgyzstan
- Moldova
- Romania
- Tajikistan
- Turkey
- Ukraine
- Uzbekistan

The MLA allowed for subsequent accession of other states including Turkmenistan. It should be noted that Turkmenistan will be included within the terms and activities of the project

The MLA is valid for 10 years and contains the following references to the harmonisation of border crossing procedures:

- Article 8 – 6 g “simplifying customs procedures and practices which are applied at established crossing points”;
- Technical Annex on International Railway Transport – Article 6 – “ the Parties shall co-operate at the level of the competent authorities to facilitate border crossing operations”;
- Technical Annex on Customs and Documentation Procedures – A harmonised format for the Customs Declaration for goods, in the UN aligned form, shall be developed and introduced within the territories of the parties”, “harmonised UN-aligned commercial documentation accompanying goods in bilingual form shall be introduced for use within the territories of the Parties as soon as possible” and “the Parties shall promote the establishment and development of licensed services of customs brokers”.
- Article 10 – Final (IGC) Resolutions – That, the working languages shall be in English and Russian.

It can be seen that the issues to be addressed by this project represent an integral part of the MLA and its objectives.

The overall TRACECA programme objective is:

“To promote a transport corridor between Europe and the Caucasus/Central Asia through regional harmonisation and integration with international transport and trade practices and to promote the movement of traffic along that corridor”.

Within this overall objective, it has been recognised that a key element was improvements in trade facilitation. Previous work has highlighted the delays at the road and rail borders that were hampering efforts by TRACECA to promote development of an integrated transport corridor. This project seeks to resolve many of these constraints.

The specific project objectives are:

“to harmonise border crossing procedures within the region and to align them with EU practice”

The emphasis of the project will be on implementation of improved procedures in the region in collaboration with the TRACECA National Commissions and their National Secretaries facilitating inputs to individual National Governments.

The expected results will be appreciable improvements in the efficiency of border procedures that will be reflected in reduced delays at road, rail and port borders. These reduced transit times should result in lower transport costs and greater reliability that will lead to increased trading opportunities.

Outputs

The outputs of the project are designed to ensure the project objectives are achieved by the production of the designated deliverables. These consist of three types of deliverables:

- Institutional;
- Technical Reports;
- Non-technical Reports.

Institutional:

The Project is expected to provide the following institutional deliverables:

- Customs Working Groups;
- Institute of Customs Brokers, where applicable;
- Training in modern border Procedures, within the working groups;

Technical Reports:

- Border Procedures Database;
- Border Documentation Report;
- Harmonised Controls and Implementation Plan;
- Manual for Customs Officers; (Russian/English)
- User Guide for transport operators and traders; (Russian/English)
- Pre-Feasibility report on Development of Common Transit Procedures.

Non Technical Reports:

- Inception Report;
- Progress Report;
- Draft Final and Final Report;
- Administrative Report;
- Information Reports.

Inputs

- 960 man days of long term specialist input covering:
 - Project Planning and Supervision;
 - Project Co-ordination at both central and national level;
 - Project Management.
- 490 man days of short term specialist input covering:
 - Trade Facilitation;
 - Customs;
 - Immigration;
 - Veterinary;
 - Phytosanitary;
 - Customs Brokerage;
 - Freight Forwarding International Logistics;
 - Border Post Design;
 - Legal;
 - Training;
 - Information Technology in Customs;
 - Project Co-ordination.
- Additional input of local staff for the support of the project specialists during visits:
 - Secretarial and Administrative staff;
 - Interpreters;
 - Translators;
 - Drivers.

Visits

Regular visits will be required to all 13 countries to ensure project progress, to collect data and meet appropriate authorities but working through the TRACECA National Commissions and their Secretaries.

These will include the following:

- Customs Working Groups;
- Brokers Associations;
- Site visits to designated border locations.

Meetings

Meetings will be held with the following organisations:

- TRACECA Inter Governmental Commission
- TRACECA National Commissions and their Secretaries;
- The European Commission;
- EU Delegations;
- The TRACECA Coordination Team;
- Tacis and Phare Coordination Units;
- EU Monitors;
- State Customs;
- State Border Guards/Immigration Services;
- Ministries of Agriculture;
- Road Police/Traffic Inspectorate;
- Ministries of Transport;
- State Railways;
- National Freight Forwarding Associations;
- International Road Transport Associations;
- Customs Brokers Associations;
- Major road transporters;
- Port Authorities.
- IRU;
- World Bank;
- European Bank for Reconstruction and Development;
- Asian Development Bank;
- UNDP;
- USAID;

Project Environment

It is considered that the Project has two key elements:

- Institutional;
- Technical.

Institutional

The Terms of Reference make clear the need for a strong institutional framework to achieve the objectives of this project. The focus is on effective co-operation mechanisms that are able to address the respective issues, reach a consensus and then persuade the relevant organisations to consider adopting new approaches that will lead to simplified and harmonised procedures.

The Consultant notes the institutional structure of the Intergovernmental Commission with a Central Secretariat in Baku and National Commissions (or equivalent in each country). In principle, decision-making and co-ordination is concentrated in Baku, with the working groups being located in each country.

The TRACECA National Commissions represent the linkage between the Commission and its working groups and the National Government.

The Consultant has adopted a similar institutional framework for the project. The Project Manager responsible for overall decision-making of the project and for project co-ordination is based in the IGC Building in Baku. This will enable day-today contact with the officers of the Commission to ensure effective liaison throughout the 2 year period. He will coordinate his technical working groups/teams from this base through the two Team Leaders who will be located respectively in the Black Sea/Caucasus and Central Asian Regions. The national level coordination will be undertaken through the nominated Focal Points of the National Commissions with liaison by the Team Leaders.

The Consultant is confident that the proposed mechanisms indicated above will ensure the required co-operation and co-ordination on strategic and technical issues at:

- Central level in Baku between the IGC and its Secretariat and the Project Management;
- Regional level between the National Commissions and their respective Governments

Technical

Procedures

The technical issues relate to the particular environment of border crossings in the TRACECA countries. The principle cause of the delays at the border crossings is the use of paper-based procedures, rather than digital/computerised, that are then compounded by a number of other factors. Customs is generally responsible for the longest processing period incurred during any border transit. The existing legislation and practices used in most countries in the TRACECA region, in reality, amount to a primary clearance at the border, irrespective of whether it is being cleared inland or is travelling in transit under bond (TIR). The problem of documentation is therefore related principally to the production requirement as part of the procedures, rather than their specific format. Customs at the borders tend to work in isolation, rather than in combination with their colleagues responsible for the internal clearance.

The existing border procedures are not yet compatible with principles of the Revised Kyoto Convention to which most countries are working towards. Within most of these agreements are clauses relating to commitments to simplify and harmonise border procedures. There have been some improvements in relation to inter-Customs Union traffic and the installation of IT control systems but also some deterioration at other TRACECA border crossings. As economic conditions improve and regional trade expands, it is expected that the delays at borders will not improve unless expedited procedures are introduced.

The Consultant, in the two Team Leaders, has considerable experience of border procedures throughout the TRACECA region, though an audit is required in view of recent procedural changes at some borders. They will make these selected audits of border procedures as well as propose improvements designed to simplify and harmonise procedures.

Documentation

In general, all Customs documentation used in the CIS is virtually identical. Each country uses the standard Cargo Declaration in use throughout the CIS and which is similar to the Single Administrative Document (SAD) used throughout most of Europe. It is understood that Romania, Bulgaria and Turkey also use standard declarations compatible with the SAD.

Whilst the Cargo Declaration is a standard document, almost all other documentation, other than the TIR carnet, CMR note and the Certificate of Origin, is non-standard. Most of the support documents, such as road consignment notes, contracts, import licences, are non-standard and are often in a foreign language.

A major issue to be considered within the project will be related to what documents are required to be produced where. Simplified procedures have to be based on less checks for standard transits, though more focussed on higher risk traffic. The methodology adopted in the EU is to severely reduce the documentation requirements at the border in favour of centralising non-core checks at the inland point of clearance. Thus, the key document problem is less about document format than about point of production.

The lack of language skills at most borders places increased reliance on document recognition.

Comments on the Terms of Reference

The Consultant has carefully reviewed the Terms of Reference for the TRACECA Harmonisation of Border Crossing Procedures and would like to make some comments and changes in relation to some of the aspects in the final Inception Report.

Overall Objectives

The objective of this project “will be to harmonise procedures within the region and to align them with EU practice”. The stated objective does not refer to simplification. It is considered that in many TRACECA countries that the procedures are already harmonised – i.e the procedure on one side of the border is the same as on the other. The Consultant considers that simplification is more important than harmonisation, though this may assist, and is clearly stated as an objective in Article 8 of the MLA. The Consultant has therefore assumed that “harmonisation” in this case also implies simplification.

The objective implies that all procedures should be harmonised with EU practice. Within the EU there are no internal border controls and the practices at the external borders are not identical, though they may be similar. In meeting this objective, the Consultant will have regard to both EU and recommendations of other international organisations and treaties. Examples of this would be compliance with WTO, the Revised Kyoto Agreement, SITPRO, WCO etc.

The objectives section implies that the project is mainly concerned with the implementation of the previous TRACECA Trade Facilitation Project and work should not be repeated. Whilst acknowledging that this project is a natural progression for the Trade Facilitation Project, it is considered that the Terms of Reference does not take due recognition of extra work necessary to implement harmonised procedures, such as the need to revalidate and obtain data in respect of the new/additional countries.

Customs Working Groups

The Consultant fully accepts the need to establish Customs Working Groups. However, there are major concerns as to whether the proposed format will be implementable. The ToR infers that all countries are keen to establish such organisations. Experience in the region indicates that such working groups are difficult to form and that Customs are often reticent to participate.

The Consultant considers that Customs Working Groups should consist of national Customs and whenever possible representative from the transporters. The removal of this conditionality will increase the potential of establishing such Groups. In those without a 'transporter' presence it may be possible to introduce such representation at a later stage.

In order for these Customs Working Groups to be effective, the composition from the Customs must include potential decision-makers. This is likely to be at either Director or Deputy or Assistant Director level.

Management Development and Training

The Consultant foresees some problems in implementing the section as it is improbable that a standard uniform procedure can be implemented in all cases and that there will be some variances within a harmonised conceptual system.

These variances will make it difficult to produce a standardised manual for Customs Officers because individual situations will be present. A more significant problem is that the border procedures are enshrined in national legislation, usually in the Customs Code that contains both primary and secondary legislation. Given this situation the manual could not be issued on an official basis without Government approval. It is also considered doubtful that Customs would allow an external party to issue manuals for use by its own personnel.

The production of the User guide for transport operators and traders is expected to be less contentious. However, it will also present problems due to the non-uniform situation and its lack of official authorisation. In addition the situation and localised regulations at some borders change without notice and it will be difficult to ensure that such manuals are current.

Customs Broker Associations

The Consultant recognises the desire to establish Customs Brokers Association but is concerned at the practicality of implementing the ToR. It should be noted that there are not Customs Brokers Associations throughout the EU.

The approach proposed by the Consultant is to identify and report on the brokerage situation in each country and recommend a strategy to promote brokerage services. In those countries where it is considered there would be benefit in establishing such an Association and it could obtain the necessary government authorisation, the Consultant would assist in its formation, similar to the process adopted in relation to forming the Freight Forwarding Associations.

Programming

The Terms of Reference infer that the project will be undertaken concurrently in all 13 countries. Whilst the Consultant understands the need for all countries to be involved in a co-ordinated programme, it is considered that it may be impractical to proceed on a simultaneous basis.

During the Inception Period the Consultant will set out a programme of priorities. It is considered that the potential to introduce harmonised procedures will be greater in some countries than other. It is also believed that there may be some benefit in considering pilot projects at certain key border to be able to demonstrate the application of simplified and harmonised procedures.

The same situation applies to Customs Brokers in that following the initial assessment, priority will be given to those countries where the conditions are suitable for such an Association before proceeding to those where conditions will make an Association significantly more difficult to form.

Team Composition

The Terms of Reference indicates that the Core Team should consist of Transport Economists and Transport Lawyers. The Consultant does not agree with the proposed profiles for the following reasons:

- There is no significant economic input to this project, except a minor role within the Pre-Feasibility Study;
- There is no direct legal input, except in relation to identification of possible changes in legislation to implement the proposals;
- The profiles do not indicate any requirement for Customs and border procedures experience that represents the core function of the project.

The Consultant has included both lawyers and transport economists within the team as short term experts to cover these non-core disciplines. The border inspection team consists of specialists with expertise in each of the main border activities.

Risks and Assumptions

The identified risks within the ToR are noted:

- Decisions are taken contrary to the Articles in the Multi-Lateral Agreement, particularly Article 8, or that the spirit of the Agreement does not result in implementation;
- The IGC and the CWG does not take decisions on key issues, or is not in a position to do so;
- The various agencies are not informed of the engagements of the MLA and its Annexes. The Consultant is aware that this is the situation in a number of TRACECA states. However, the Consultant will ensure that such bodies are made aware of these obligations within the course of the project;
- Decisions prove incapable of implementation because of insufficient financial resources in individual states. This risk is considered to be low as the funding necessary for phased implementation is not considered to be high. It is considered that the higher risk is of non-implementation due to legislation or inflexibility of the various organisations in accepting new approaches;
- Back-up on legal issues is not made available from the planned Legal Basis for Transit Transportation project. The Consultant can partly mitigate this risk by use of the project lawyers.
- Events pertaining to the New York September the 11th 2001 terrorism.

The Consultant is experienced in all of the various aspects of the project and in the ability to address problems as they arise and mitigate accordingly. One of the key roles of the Project Manager is to ensure that both the Task Manager and the Commission are informed of potential problems as they arise and to provide proposals for remedial action, if necessary in co-ordination with the IGC.

METHODOLOGY

The Consultant's standard methodology used for this type of technical assistance is to divide the project into a number of specific sequenced or parallel tasks. This enables the Beneficiaries, the Task Manager and the Permanent Secretariat to have a clear picture of progress achieved at any point within the 2-year project. It therefore provides appropriate project transparency.

Inception Phase

Mobilisation

The Consultant has mobilised his specialist Project Team two days after the signature of the contract with Tacis. This enabled the Core Team, consisting of the Project Manager and the two Team Leaders to proceed to the Region within days to establish initial contact for the project with the Secretariat in Baku. It is anticipated that an Inception visit was also be required with the Task Manager in Brussels and this was carried out on the 4th of December 2001.

Inception Meetings

The Inception/Kick-off Meetings in both Brussels, Baku and Tblisi will review the methodology and work planning contained within this Proposal. These may relate to

changes that have occurred in relation to project needs since the Terms of Reference were prepared or in project emphasis. Conversely, the Task Manager or the Secretariat may require clarification on the proposal or adjustments to the proposed programme and methodology.

A key issue will be agreement on priorities. It is recognised that the tasks in this proposal are not sequential and many will have to be undertaken concurrently in order to proceed on a broad front. However, it is appreciated that some tasks are considered to be more urgent than others, some have a longer potential implementation lead time and still others will require more detailed research before the core elements of the task can be undertaken.

The Consultant will discuss the institutional arrangements to be followed in this project. In particular, the following issues will need to be clarified:

- Co-operation mechanisms between the Consultant, Task Manager and Secretariat;
- Reporting and co-operation mechanisms with EU Delegations and Monitors;
- Liaison mechanisms with TRACECA National Commissions and their Secretaries;
- Relationships between the National Commissions and their Government organisations, Customs (Committees), Immigration (Border Guards), Ministries of Agriculture (Veterinary/phytosanitary), Internal Security (police) etc.;
- Liaison and support with the Customs Working Groups.

It is hoped that representatives of some of the National Commissions can be present at this kick-off meeting in Baku, so as to be able to address these institutional arrangements in detail and to be able to adopt a common approach throughout the TRACECA countries.

The Consultant recognised the critical importance of the organisational/institutional aspects of this project in order for it to achieve its goals. Thus, the decision to appoint a Project Manager with such experience to be based in Baku in the TRACECA offices.

Review of Previous Work and Recommendations

The Core Project Team will review all previous reports that are expected to be relevant to this project. This is expected to include the following that have been undertaken by members of the project team:

- TRACECA Trade Facilitation, Customs Procedures and Freight Forwarding Project;
- TRACECA International Road Transport Transit Facilitation;
- TRACECA Transport Legal Framework.

Working Groups

The Consultant will discuss the roles and responsibilities of the proposed TRACECA Customs Working Groups. In the Approach Section, the Consultant has indicated some possible concerns regarding the potential effectiveness of these Working Groups. These will be discussed in detail with the Permanent Secretariat prior to preparation of the Terms of Reference (ToR).

The Customs Working Groups will be established in as many countries as possible. They will be attached to each of the National Commissions and should include representatives of both border operators and users. This should include State Customs and a representative of either the International Road Transport Association and/or the National Freight Forwarding Association, plus representative of the other Ministries involved in border controls, if possible.

Inception Report

The Inception Phase will be completed with the production and circulation of a standard Tacis Inception the second week of March 2002. This will be in both Russian and English in hard copy and diskette. This will contain the following:

- Project Synopsis;
- Analysis of the Project – summarising initial findings;
- Project Planning – reporting on work completed and programme to week 40.

The Report will propose modifications to the proposal and the ToR on which the study is based. Reasons will be given for the modifications and these will be discussed with both the Task Manager and the Secretariats.

The appendix will contain the aide-memoir in relation to the Trade Facilitation Project, the ToRs for the Customs Working Groups and the organisations/bodies with whom the project will liase to ensure effective implementation.

Project Inception Phase – November 2001 to March 2002

Border Procedures Audit

The Consultant recognises that significant work has already been undertaken in relation to the identification of border procedures. There is a need to confirm the exact nature of the procedures being used in the 13 countries. There are currently no comprehensive records on such procedures and if the objective is to harmonise procedures, then it is imperative that Tacis has knowledge of the base from which such changes will commence.

It is proposed to establish a border procedures database covering all 13 countries to define the current system from which the proposed harmonisation is to be developed. The team leaders, with the Project Manager will compile this database in Baku. It is envisaged that a number of site visits will be made and a 3-4 month period has been allowed for such visits.

Document Preparation

The Consultant will collect sample documentation used in each country in relation to border transits – i.e. only those documents that have to be physically produced in order to transit that countries border.

Sample documentation will be collected by the Consultant's with the assistance of the Customs Working Groups, where established, in relation to Customs required documentation only.

The Consultant will prepare a Border Documentation Report that contains models of all the key documents necessary for a border transit. These will be in English and Russian, unless it is an international document that is in nominated language only such as TIR Carnets and CMR.

Harmonised Controls and Implementation Plan

It should be noted that these proposed controls will only relate to the movement of freight traffic. This will include the cargo, the means of transport (truck/railwagon/ship) and the personnel responsible for the means of transport (driver, guard etc.)

It is recognised that it will take time to implement a harmonised system and that this is unlikely to be fully achieved within the timeframe of this project, as indicated in the ToR. For example, most of these procedures are enshrined within national legislation and thus, changes involving legislative changes are unlikely to be achieved in practice within 2 years.

The Consultant believes that consideration should be given to the possible use of pilot programmes at pre-selected borders and that the procedures of the various organisations need not be implemented at the same time.

Management Development and Training

The Consultant will prepare and issue:

- A Manual for Customs Officers; (Russian/English)
- A User Guide for transport operators and traders.(Russian/English)

Establishment of a Customs Brokers Association

In accordance with the TRACECA Multi-lateral Agreement, The Consultant will assist in developing an Institute of Customs Brokers. The ToR indicates that this must have close links to the Freight Forwarders Association. The Consultant proposes a more flexible approach to align to National requirements.

Pre-feasibility Study of Common Transit Procedures

The Consultant recognises the importance of an effective transit system in the TRACECA Region. This is particularly important in respect of those CIS countries that are landlocked. The lack of such systems significantly increases transport costs, thus constraining trade.

Computerisation

The Contractor will establish a specific website for the project, similar to that set up and in operation for the TRACECA Road Transport facilitation project. Any reports sent for inclusion on the TRACECA web site will be in “.doc” or “.pdf” format to allow for further processing prior to posting on the web. Contact with the webmaster will be made by the Project Co-ordinator in Basingstoke prior to any such electronic transfer.



10/12/2001

К ПРОЕКТУ
**ГАРМОНИЗАЦИИ ПРОЦЕДУР
ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ**

Конечные Получатели:
Государственные Таможенные Органы
Национальные Комиссии TRACECA,
и Министерства Транспорта

ВВЕДЕНИЕ

Консорциум проекта

В консорциум настоящего проекта входят 5 организаций, ведущим консультантом выступает компания Скотт Вилсон. Консорциум включает следующие организации:

- | | |
|--|----------------|
| • «Скотт Вилсон Киркпатрик» | Великобритания |
| • «NEA» (транспортные исследования и обучение) | Нидерланды |
| • «Компасс ГМБХ» | Германия |
| • «Сема» | Бельгия |
| • Международная организация по миграции | Женева |

Являясь ведущим консультантом проекта, Скотт Вилсон является наиболее опытной компанией в сфере проектов Тасис, связанных с таможенными вопросами и пограничными переходами. Эксперты компании выполнили исследования по проектам Тасис в рамках программ по пограничным переходам и ТРАСЕКА, которые включали оценку свыше ста переходов. Кроме того, подобные исследования проводились и в Средней Азии по заданиям Азиатского Банка Развития (АБР). Скотт Вилсон также осуществил два других проекта ТРАСЕКА, связанных в том числе с решением таможенных вопросов, три транспортных проекта Тасис с участием таможенных органов и отвечает за разработку программы таможенной реформы в Средней Азии для АБР. Таким образом, эксперты Скотт Вилсон имеют хорошее представление о границах и таможенной обстановке во всем регионе, включенном в программу ТРАСЕКА.

Компании были специально подобраны в консорциум на основе имеющегося у них значительного международного и местного опыта, как в плане соответствующих навыков, так и компетентности в региональных вопросах, связанных с проектом. Каждая компания привносит свои сильные стороны в проект и в совокупности они представляют собой коллектив экспертов, обладающих серьезным опытом. Все компании признают важность предоставления специалистов соответствующей квалификации и практического опыта для успешной реализации проекта и достижения поставленных целей.

ОЦЕНКА ПРОЕКТА

Подход

Предлагается использовать логическую схему, которая обеспечит:

- общее понимание целей всех участников;
- постановку фундаментальных вопросов в отношении существующих пограничных процедур и анализ имеющихся недостатков;
- систематичный и логичный анализ взаимосвязанных элементов, включающих документацию, процедуры, контроль, обучение, работу брокеров и системы транзита;

-
- усиление связей между данными элементами проекта и внешними факторами;
 - стандартные процедуры сбора и анализа данных по 13 странам;
 - непрерывность использования данного подхода в течение всех двух лет проекта, что приведет к изменениям в работе персонала и окончательной передаче Национальным Комитетам программы ТРАСЕКА;
 - количественный измеритель успешности проекта.

ЛОГИЧЕСКАЯ СХЕМА ПРОЕКТА

Главная цель: развитие транспортного коридора между Европой и Кавказом/Средней Азией за счет гармонизации и интеграции международных транспортных и торговых процедур и развитие транспортных потоков по данному коридору.

Задачи проекта: гармонизация пограничных процедур в регионе и приведение их в соответствие с европейскими стандартами.

Результаты:

Институциональные результаты: таможенные рабочие группы, институты таможенных брокеров, обучение современным пограничным процедурам в рамках рабочих групп.

Технические отчеты: база данных пограничных процедур, отчет по пограничной документации, гармонизированный план контроля и внедрения, пособие для служащих таможенных служб, руководство для транспортных и торговых предприятий, предварительное ТЭО развития общих транзитных процедур.

Нетехнические отчеты: начальный отчет, отчеты о ходе проекта, проект окончательного отчета и окончательный отчет, административные отчеты, информационные отчеты (отчеты и пособия/руководства представляются на русском/английском языках)

Мероприятия:

- Разработка механизма координации Межправительственной и Национальных Комиссий
- Обзор имеющихся работ и рекомендаций
- Создание таможенных рабочих групп и ассоциаций брокеров
- Аудит указанных пограничных процедур
- Разработка отчетов по необходимой документации и гармонизации контроля
- Составление пособий/руководств (на русском/английском языках)
- Обучение современным пограничным процедурам в рамках рабочих групп
- Предложения по Общей системе транзитных процедур
- Составление стандартных отчетов Тасис.

Целевая группа: Непосредственными получателями являются Национальные Комиссии ТРАСЕКА (или эквивалентные организации) и Межправительственная Комиссия. Опосредованными получателями будут различные пограничные организации, торговые и транспортные предприятия за счет упрощения и гармонизации процедур.

Вклад со стороны проекта: техническое содействие включает 960 человеко-дней долгосрочных экспертов, 490 человеко-дней краткосрочных экспертов. Офис проекта в Баку в помещениях Межправительственной комиссии, контактные пункты в Национальных Комиссиях в каждой стране. Специалисты посетят все соответствующие организации и отдельные пограничные переходы. Будет поддерживаться связь с другими проектами ТРАСЕКА и международными финансовыми организациями (МФО), работающими в регионе.

Предположения:

- Национальные Комиссии ТРАСЕКА имеют достаточное влияние для осуществления перемен в пограничных процедурах и содействия работе проекта;
- национальные таможенные управления окажут полную поддержку таможенным рабочим группам и допустят внешнее участие в совещаниях;
- ассоциации таможенных брокеров могут быть сформированы в качестве юридических лиц;
- ограничения и меры безопасности, принятые в связи с событиями 11-го сентября 2001 г., не будут препятствовать ходу проекта и доступу к границам.

Задачи проекта

Проект «Гармонизация пограничных процедур» является актуальным в связи со следующим:

- гармонизация окажет содействие региональному сотрудничеству;
- усовершенствование пограничных процедур улучшит использование коридора;
- усложненные и продолжительные процедуры являются ограничителем региональных торговых и транспортных систем.

На проведенной в сентябре 1998 года Международной конференции по программе ТРАСЕКА в Баку многостороннее соглашение подписали 12 стран-членов, в том числе:

- Армения
- Азербайджан
- Болгария
- Грузия
- Казахстан
- Киргизстан
- Молдова
- Румыния
- Таджикистан
- Турция
- Украина
- Узбекистан

Многостороннее соглашение предусматривало последующее включение других государств, в том числе Туркменистана. Следует заметить, что Туркменистан будет включен также и в мероприятия проекта.

Соглашение действительно в течение 10 лет и содержит следующие указания на гармонизацию пограничных процедур:

- Статья 8–6 г: «упрощение таможенных процедур, используемых на пограничных переходах»
- Техническое приложение по международным железнодорожным перевозкам, статья 6: «Стороны будут сотрудничать на уровне компетентных органов в целях содействия деятельности пограничных переходов»
- Техническое приложение по таможенным процедурам и документации: «На территории стран-участников разрабатывается и в дальнейшем используется гармонизированный формат таможенной декларации на груз в соответствии с формой ООН». «В краткие сроки принимаются стандарты коммерческой документации, принятой ООН, в двуязычной форме.» «Стороны способствуют созданию и развитию лицензированных услуг таможенных брокеров»

- Статья 10 – окончательная резолюция. «Рабочими языками являются английский и русский»

Вышеуказанное демонстрирует, что вопросы, решаемые настоящим проектом, являются неотъемлемой частью данного Многостороннего соглашения и его задач.

Главной целью программы ТРАСЕКА является *развитие транспортного коридора между Европой и Кавказом/Средней Азией за счет гармонизации и интеграции международных транспортных и торговых процедур и развитие транспортных потоков по данному коридору.*

В рамках данной общей цели ключевым элементом признается улучшение условий торговли. Предыдущие работы выделили задержки на автомобильных и железнодорожных переходах, которые препятствовали усилиям программы ТРАСЕКА по развитию интегрированного транспортного коридора. Данный проект призван разрешить многие из данных препятствий.

В задачи проекта входит *гармонизация пограничных процедур в регионе и приведение их в соответствие с европейскими стандартами.*

Акцент в ходе проекта будет поставлен на внедрение в регионе усовершенствованных процедур в сотрудничестве с Национальными Комиссиями ТРАСЕКА и их Национальными секретарями, способствующими вкладу соответствующим национальным правительствам.

Результатами проекта станут значительные улучшения эффективности пограничных процедур, что отразится на сокращении задержек на автомобильных, железнодорожных и портовых переходах. Сокращение время транзита должно привести к снижению транспортных издержек и повышению надежности, что вызовет улучшению торговых связей.

Результаты

Предполагаемые итоги проекта были определены для обеспечения выполнения задач проекта за счет предоставления указанных результатов, состоящих из следующих элементов:

- институциональный;
- технические отчеты;
- нетехнические отчеты.

Институциональные результаты

Проект обеспечит следующие результаты:

- Таможенные рабочие группы;
- Институт таможенных брокеров (где применимо);
- Обучение современным пограничным процедурам в рамках рабочих групп

Технические отчеты

- база данных пограничных процедур;
- отчет о пограничной документации;

- гармонизированный план контроля и внедрения;
- пособие для служащих таможенных служб (на русском/английском языках);
- руководство для транспортных и торговых предприятий (на русском/английском языках)
- предварительное ТЭО развития общих транзитных процедур.

Нетехнические отчеты

- начальный отчет;
- отчет о ходе проекта;
- проект окончательного отчета и окончательный отчет;
- административный отчет;
- информационный отчет.

Вклад со стороны проекта

- 960 человеко-дней долгосрочных экспертов для осуществления:
 - планирования и контроля хода проекта;
 - координации проекта на центральном и национальных уровнях;
 - руководства проектом.
- 490 человеко-дней краткосрочных экспертов по вопросам:
 - развития торговли;
 - таможни;
 - иммиграции;
 - ветеринарии;
 - фитосанитарии;
 - таможенных брокеров;
 - экспедирования грузов и международной логистике;
 - проектирования пограничных постов;
 - законодательства;
 - обучения;
 - информационных технологий на таможне;
 - координации проекта.
- Дополнительным вкладом будут местные специалисты для содействия экспертам проекта во время их визитов:
 - секретари и административные работники;
 - устные переводчики;
 - письменные переводчики;
 - водители.

Посещения

Потребуется регулярные посещения всех 13 стран для обеспечения работы проекта, сбора данных и встреч с соответствующими органами. Работы будут вестись посредством Национальных Комиссий ТРАСЕКА и их Секретарей.

Посещения включают:

- таможенные рабочие группы;
- ассоциации брокеров;

- определенные пограничные переходы.

Встречи

Будут проведены встречи со следующими организациями:

- Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА
- Национальные Комиссии ТРАСЕКА и их Секретари;
- Европейская Комиссия;
- Представительства ЕС;
- Координационное бюро ТРАСЕКА;
- Координационные бюро Тасис и Фаре;
- Мониторы ЕС;
- Таможенные комитеты;
- Государственные пограничные и иммиграционные службы;
- Министерства сельского хозяйства;
- Автомобильные и транспортные инспекции;
- Министерства транспорта;
- Управления государственных железных дорог;
- Национальные ассоциации экспедиторов;
- Международные ассоциации автотранспорта;
- Ассоциации таможенных брокеров;
- Крупные автоперевозчики;
- Администрации портов.
- Международный автодорожный союз (IRU);
- Всемирный Банк;
- Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР);
- Азиатский банк развития (АБР);
- Программа развития ООН (ПРООН);
- Программа USAID;

Окружение проекта

Проект состоит из двух элементов:

- институциональный;
- технический.

Институциональный

Консультант отмечает институциональную структуру Межправительственной Комиссии с центральным секретариатом в Баку и Национальными Комиссиями (или эквивалентными органами в каждой из стран). В принципе, в Баку сосредоточены функции принятия решений и координации, а рабочие группы расположены в странах-участниках. Национальные Комиссии ТРАСЕКА представляют собой связующие звенья между Межправительственной Комиссией и ее рабочими группами и национальными правительствами.

Консультант принял схожую институциональную схему работы проекта. Руководитель проекта, отвечающий за общее принятие решений и координацию работ, находится в здании Межправительственной Комиссии в Баку. Это обеспечит повседневный контакт с работниками Комиссии для эффективного взаимодействия в течение всех двух лет. Он будет координировать технические рабочие группы через двух руководителей групп, размещенных в Черноморском/ Кавказском и Центрально-азиатском регионах. Координация на национальном уровне будет осуществляться через определенные контактные пункты Национальных Комиссий посредством руководителей групп.

Консультант убежден, что предлагаемые механизмы обеспечат необходимое сотрудничество и координацию по стратегическим и техническим вопросам

- на центральном уровне в Баку между Межправительственной Комиссией и ее Секретариатом и руководством проекта;
- и на региональном уровне между Национальными Комиссиями и соответствующими правительствами.

Технический

Процедуры

Технические вопросы связаны с конкретными условиями пограничных переходов в странах-участниках ТРАСЕКА. Главным источником задержек является использование документации в бумажном, а не цифровом/ компьютерном виде, что далее усложняется рядом других факторов. На прохождении таможни обычно приходится наиболее длительный период обработки во время транзита.

Существующие пограничные процедуры еще не соответствуют принципам нового Киотского соглашения, в направлении которых работают большинство стран. В большинстве данных соглашений имеются статьи о стремлении упростить и гармонизировать пограничные процедуры.

Консультант в лице двух руководителей групп имеет значительный опыт в вопросах пограничных процедур в регионе ТРАСЕКА, тем не менее, требуется провести дополнительную оценку ввиду недавних процедурных изменений на некоторых границах. Консультант выполнит отдельные проверки пограничных процедур, а также предложит усовершенствования в направлении упрощения и гармонизации процедур.

Документация

Вся таможенная документация, используемая в СНГ, практически идентична. Каждая страна использует стандартную грузовую декларацию, применяемую во всех странах СНГ и которая является эквивалентом единому административному документу (ЕАД), используемому в большинстве стран Европы. Румыния, Болгария и Турция также используют стандартные декларации, совместимые с ЕАД.

Поскольку грузовая декларация - стандартный документ, почти вся другая документация, за исключением ТIR-карнета (таможенный документ, по которому разрешается вывозить за границу образцы товаров без уплаты

экспортных пошлин), CMR и свидетельства о происхождении товара, является нестандартной. Большинство дополнительных документов, например, грузовые накладные, контракты, лицензии на импорт, не являются нормативными и зачастую составлены на иностранном языке.

Недостаток языковых навыков на большинстве пограничных переходов повышает необходимость общего признания документации.

Замечания к Техническому заданию

Консультант тщательно изучил Техническое задание проекта ТРАСЕКА «Гармонизация пограничных процедур» и хотел бы сделать ряд замечаний и изменений относительно некоторых аспектов в заключительном варианте начального отчета.

Главная цель

Целью проекта является *«гармонизация пограничных процедур в регионе и приведение их в соответствие с европейскими стандартами»*. Заявленная цель не относится к упрощению. Во многих странах-участниках ТРАСЕКА процедуры уже гармонизированы, т.е. процедуры на одной стороне границы - те же, что и на другой.

Данная цель подразумевает, что все процедуры должны быть согласованы с практикой ЕС. В пределах ЕС отсутствует внутренний пограничный контроль, а процедуры на внешних границах не идентичны, хотя могут быть и схожи. Примерами могут быть соответствие нормам ВТО, Киотского Соглашения, SITPRO, Всемирной таможенной организации и т.п.

Признавая, что этот проект является естественным продолжением Проекта содействия торговли, считается, что Техническое задание не учитывает в должной мере необходимость дополнительных работ по гармонизации процедур, например, проверки и получения новых данных относительно новых /дополнительных стран-участниц.

Таможенные рабочие группы

Опыт работы в регионе указывает, что сформировать подобные рабочие группы достаточно сложно и что таможенные органы зачастую воздерживаются от участия.

Консультант полагает, что таможенные рабочие группы должны состоять из национальных таможенных органов и по возможности представителей транспортных организаций. Это позволит увеличить возможности создания данных групп. В группах без участия транспортных организаций возможно привлечь их на более поздней стадии.

Развитие управления и обучение

Консультант предвидит некоторые проблемы в осуществлении данных мероприятий, поскольку маловероятно, что во всех случаях может

использоваться единая стандартная процедура, и будут иметься некоторые различия в рамках согласованной концептуальной системы.

Данные различия осложняют выпуск стандартизированного пособия для служащих таможен в связи с существующей обстановкой. Более существенная проблема состоит в том, что пограничные процедуры закреплены национальными законами, обычно в виде Таможенного Кодекса, который содержит первичное и вторичное законодательство.

Составление руководства для транспортных и торговых предприятий ожидается менее противоречивым. Однако, также могут возникнуть проблемы из-за неоднородности ситуаций и отсутствия официальных разрешений.

Ассоциации таможенных брокеров

Подход, предложенный Консультантом, состоит в том, чтобы охарактеризовать ситуацию с работой таможенных брокеров в каждой стране и рекомендовать стратегии развития данных услуг. В тех странах, где целесообразно создание подобных ассоциаций и возможно получить необходимое разрешение от государства, Консультант окажет поддержку в их формировании по модели создания ассоциаций экспедиторов.

Программа

В течение начального периода проекта Консультант подготовит программу приоритетов. Считается, что возможности введения гармонизированных процедур в одних странах будут выше, чем в других. Также полагается, что целесообразно рассмотреть пилотные проекты на некоторых ключевых границах в целях демонстрации применения упрощенных и согласованных процедур.

Риски и предположения

Были определены следующие риски выполнения ТЗ:

- принятие решений в противоречие статьям Многостороннего соглашения, особенно Статьи 8
- непринятие решений Межправительственной Комиссией и Таможенной рабочей группой относительно ключевых вопросов
- отсутствие информированности различных органов относительно обязательств по Многостороннему соглашению и его Приложениям
- невозможность реализации решений в связи с недостатком финансовых ресурсов в отдельных государствах
- отсутствие поддержки в сфере законодательных вопросов со стороны проекта «Законодательные основы транзитных перевозок»
- события в связи с терактами 11 сентября 2001 года.

КОНСУЛЬТАНТ ИМЕЕТ ОПЫТ РАБОТЫ ВО ВСЕХ АСПЕКТАХ ПРОЕКТА И СПОСОБЕН ПРИНИМАТЬ МЕРЫ ПО РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМ ПО МЕРЕ ИХ ВОЗНИКНОВЕНИЯ

МЕТОДИКА

Стандартная методология, используемая для данного типа технического содействия, разделяет проект на ряд последовательных или параллельных заданий. Это позволяет получателям, руководителю задания и постоянному секретариату иметь ясную картину достигнутого прогресса на любой момент в ходе реализации проекта. Это обеспечивает соответствующую прозрачность работы проекта.

Начальный этап

Мобилизация

Консультант мобилизовал группу специалистов проекта через два дня после подписания контракта с Тасис. Предполагалась необходимость встречи с руководителем задания в Брюсселе, и она была проведена 4 декабря 2001 г.

Презентационные встречи

В ходе презентационных встреч в Брюсселе, Баку и Тбилиси будут рассмотрены методология и планирование работ, содержащиеся в данном предложении. Они могут касаться изменений, которые произошли относительно требований к проекту со времени составления ТЗ, и смещения акцентов проекта. Руководитель задания или секретариат могут потребовать разъяснений по данному предложению или поправкам к предложенной программе и методологии.

Ключевым является достижение соглашения по приоритетам. Признается, что задания в данном предложении не последовательны во времени, и ряд заданий должен быть выполнен одновременно для движения более широким фронтом.

Консультант признает важность организационных/институциональных аспектов проекта в достижении целей. Это обусловило решение назначить руководителем проекта в офисе ТРАСЕКА в Баку специалиста с таким опытом работы.

Обзор имеющихся работ и рекомендаций

Основная группа проекта рассмотрит все предыдущие отчеты, имеющие отношение к этому проекту. Данные отчеты включают следующие проекты, выполненные участниками проекта:

- Проект ТРАСЕКА по развитию торговли, таможенных процедур и экспедиторов;

- Проект ТРАСЕКА по содействию транзиту автотранспорта;
- Проект ТРАСЕКА по транспортной законодательной базе.

Рабочие группы

Консультант обсудит роли и обязанности таможенных рабочих групп. В разделе «Подход» Консультант указал некоторые возможные препятствия эффективности работы этих рабочих групп.

Таможенные рабочие группы будут сформированы в как можно большем числе стран. Они будут созданы при каждой из Национальных Комиссий и должны включать представителей как таможен, так и пользователей..

Начальный отчет

Начальный этап будет завершен составлением и распространением стандартного отчета Тасис во второй неделе марта 2002 г. Он будет составлен на русском и английском языках в бумажном варианте и на дискете

В отчете будут представлены изменения к предложению и ТЗ, которые являются основой исследования. Изменения будут обоснованы и обсуждены с руководителем задания и секретариатами.

Начальный этап проекта – ноябрь 2001 года - март 2002 года

Аудит пограничных процедур

Консультант признает, что существенный объем работ уже был предпринят относительно определения пограничных процедур.

Предлагается создать базу данных пограничных процедур, охватывающую все 13 стран, для определения настоящего положения системы, на основе чего будет проводиться дальнейшая гармонизация. Руководители групп совместно с руководителем проекта соберут эту базу данных в Баку. Предусматривается посещение ряда объектов, для чего выделяется период в 3-4-месяца.

Подготовка документов

Консультант соберет типовую транзитную документацию, используемую в каждой стране, то есть только те документы, которые должны быть физически представлены для транзита границ этих стран.

Консультант подготовит отчет о пограничной документации, включающий формы всех ключевых документов, необходимых для транзита. Они будут представлены на английском и русском языках, если не являются

международным документом, который представляется только на определенном языке, например, TIR-карнет и CMR.

Гармонизированный план контроля и внедрения

Следует отметить, что предлагаемый контроль относится только к грузовым перевозкам, включая грузы, транспортные средства (автомобиль/ж/д вагон/судно) и персонал, ответственный за транспортные средства (водитель, охранник и т.д.)

Консультант полагает, что необходимо рассмотреть возможное использование пилотных программ на отдельных границах и учесть, что нет необходимости в одновременном внедрении процедур различных организаций.

Развитие управления и обучение

Консультант подготовит:

- пособие для таможенных работников (на русском и английском языках)
- руководство для транспортных и торговых предприятий (на русском и английском языках)

Формирование Ассоциации таможенных брокеров

В соответствии с Многосторонним соглашением, Консультант окажет поддержку в развитии Института таможенных брокеров. В ТЗ указано, что данный Институт должен быть тесно связан с Ассоциацией экспедиторов. Консультант предлагает более гибкий подход для соответствия с национальными требованиями.

Предварительное ТЭО общих транзитных процедур

Консультант признает важность эффективной системы транзита в регионе ТРАСЕКА. Это особенно относится к тем странам СНГ, которые не имеют выхода к морю. Отсутствие подобных систем значительно увеличивает транспортные затраты, таким образом ограничивая торговлю.

Компьютеризация

Подрядчик создаст страницу проекта в Интернет, схожую со страницей созданной и функционирующей в рамках проекта ТРАСЕКА содействия автотранспорту. Любые сообщения, направленные для включения в страницу Интернет будут в формате "doc" или "pdf" для их дальнейшей обработки перед размещением в Интернет.

ОСНОВЫ ПРОЕКТА “ГАРМОНИЗАЦИЯ ПРОЦЕДУР ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ”

Основой настоящему проекту является Основное многостороннее соглашение о международном транспорте (ТРАСЕКА). Ниже приведены выдержки из статей и приложений Основного Соглашения, имеющие особое отношение к гармонизации процедур пересечения границ и ее воздействию на торговлю и транспорт:

Статья 3 Цели Основного Соглашения

- б) содействие доступу к международному рынку автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта, а также торгового судоходства;
- в) способствование международной перевозке грузов и пассажиров.

Статья 4 Содействие международным перевозкам

2. Стороны обеспечивают наиболее эффективную организацию содействия транзитных перевозок на своих территориях.

Статья 8 Межправительственная Комиссия

- бж) упрощение таможенных процедур и практики, подлежащих применению в установленных пунктах пропуска;
- 7. Межправительственная Комиссия имеет право создать рабочие группы по сферам, указанным в пункте 1 Статьи 10 Основного Соглашения, и определять их права и обязанности.

Статья 10 Технические приложения

1. Технические приложения по таможенным процедурам и обработке документов являются неотъемлемой частью Основного Соглашения, равно как и другие технические приложения, которые могут быть приняты впоследствии в случае необходимости.

Техническое приложение к Основному соглашению о международном транспорте

Статья 6 Цели сотрудничества

- 2 Стороны будут сотрудничать на уровне компетентных органов в целях
- а) облегчения прохождения таможенных процедур.

Техническое Приложение к Основному Соглашению по таможенным процедурам и обработке документов

Статья 1 Общие Положения

1. Положения Настоящего Технического Приложения регулируют таможенные процедуры и обработку документов при международных грузовых и пассажирских перевозках через территории Сторон

Статья 2 Международные Конвенции

1. Сторонам рекомендуется принять меры по присоединению в возможно короткие сроки к следующим Международным Конвенциям:

- а) Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжек МДП -1975 года;
 - б) Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах - 1982 года;
 - в) Таможенная Конвенция по контейнерам – 1972 года.
2. Стороны придут к согласию о руководстве в своей деятельности положениями, предусмотренными Конвенциями, перечисленными в пункте 1 данной статьи.

Статья 3 Таможенный Контроль

1. Таможенное оформление производится в специально определенных пунктах таможенного контроля.

Статья 4 Обработка документов

- 1. Каждая Сторона сохраняет грузовую таможенную декларацию как основной документ.
- 2. Гармонизированный формат и форма грузовой таможенной декларации, соответствующие стандарту ООН, будут разработаны и внедрены на территории Сторон.
- 3. Стороны в возможно короткие сроки будут внедрять к использованию на своей территории сопровождающие товары документы, составленные на двух языках и соответствующие стандарту ООН.
- 4. Стороны обеспечат создание и развитие лицензионных услуг таможенного брокера.

Проект будет руководствоваться принципами, согласованными Сторонами Основного Соглашения. Однако в рамках данного проекта предлагается ввести дополнительные руководящие принципы в отношении Основного Соглашения и Технического Приложения к Основному Соглашению по таможенным процедурам и обработке документов.

В разделе 7 Статьи 8 Основного Соглашения имеется ссылка на рабочие группы, указанные в пункте 1 Статьи 10, которые необходимо расширить и включить в них, помимо структур, занятых таможенными процедурами и оформлением документов, организации, работающие на пограничных переходах. Таким образом, рабочая группа не должна ограничиваться только участием таможенных органов.

Приложение, Статья 1а. Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжек МДП (TIR-карнетов) продолжает разрабатываться в рамках проекта ТРАСЕКА «Содействие автомобильному транспорту», но будет включена в проект только в отношении TIR-карнетов и пломб на пограничных переходах.

Статья 1б. Предлагается использовать Протокол о внесении поправки в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26.11.1999 (обновленная Киотская конвенция) в целях дополнения Международной Конвенции 1982 года о согласовании условий проведения контроля грузов на границах. Признается, что новая Конвенция еще не вступила в силу, однако предполагается, что она будет ратифицирована в 2001 году необходимым минимумом в 40 подписей. Она представляет международную

BASIS OF THE HARMONISATION OF BORDER CROSSING PROCEDURES

The basis of the project is contained within the TRACECA Basic Agreement. The following are the Articles and Annexes that specifically relate to harmonisation of border crossing procedures and its impact on trade and transport:

Article 3 Objectives of the Basis Agreement

- b) to facilitate access to the international market of road, air and railway transport and also commercial maritime navigation;
- c) to facilitate international transport of goods and passengers.

Article 4 Facilitation of International Transport

- 2 The Parties shall ensure the most effective arrangements for facilitation of transport in transit on their territories.

Article 8 Inter-Governmental Commission

- g) simplifying customs procedures and practices which are to be applied at established crossing points;
- 7 The Inter-Governmental Commission may establish working groups for each field referred to in Clause 1 of Article 10 of the Basic Agreement and define their powers and duties.

Article 10 Technical Annexes

- 1 The Technical Annexes including those on customs and documentation procedures are integral parts of the Basic Agreement, as well as other Technical Annexes which may subsequently be adopted if necessary:

Technical Annex on International Road Transport to the Basic Agreement

Article 6 Co-operation Objectives

- 2a) to facilitate border crossing operations.

Technical Annex on Customs and Documentation Procedures to the Basic Agreement

Article 1 General Provisions

- 1 The Provisions of this Technical Annex shall regulate the customs and documentation procedures in the international transport of goods and passengers through the territories of the Parties

Article 2 International Conventions

- 1 It is recommended to the Parties to acceded as soon as possible to the following International Conventions:
 - a) Customs Convention on International Transport of Goods under cover of TIR Carnets 1975
 - b) International Convention on the Harmonisation of Border Controls on Goods 1982
 - c) Customs Convention on Containers 1972

- 2 the Parties shall agree to manage their activities according to provisions envisaged by the Conventions listed in Clause 1 of this Article

Article 3 Customs Control

- 1 Customs Control shall be performed at specifically designated posts of Customs control

Article 4 Documentation Procedures

- 1 Each Party shall retain the Customs declaration of goods as the key customs document
- 2 A harmonized format for the customs declaration for goods, in the UN aligned form, shall be developed and introduced within the territories of the Parties as soon as possible
- 3 Harmonized UN Aligned commercial documentation accompanying the goods in bilingual form shall be introduced within the territories of the Parties as soon as possible
- 4 the Parties shall promote the establishment and development of licensed services of customs brokers

The project will be guided by the principles agreed to by the Parties signing the Basic Agreement. However, it is proposed to make the following additional guidelines for this project in relation to the Basic Agreement and the Technical Annex on Customs and Documentation Procedures to the Basic Agreement:

Basic Agreement Article 8 section 7 referring to working groups in clause 1 of Article 10 be extended to cover not only customs and documentation procedures but also all other organizations present at the border – i.e. the working group should not be limited solely to Customs

Annex - Article 1a – TIR Convention has and continues to be developed under the TRACECA Road Transport Facilitation Project but will be included within this project only as regards Carnet procedure and seals at the border crossings

Article 1b – It is proposed to use the Protocol of Amendment to the International Convention on the Simplification and Harmonisation of Customs Procedures 26/11/1999 (commonly referred to as the Revised Kyoto Convention) to supplement the contents of the Convention on the Harmonisation of Frontier Control on Goods 1982. Whilst it is accepted that the new Convention has not been activated it is expected to do so in 2001 with the required minimum of 40 signatures. It represents the current international focus on simplification and harmonisation of procedures and a target to which Customs in the region intend to aspire.

The Revised Kyoto Convention amends and updated the 1973 Convention and consists of the following:

Project Managers: Scott Wilson / NEA / Compass / Sema



9 Articles covering methods of contracting to the Convention

Appendix 1 – that sets out the terms of the Convention

A General Annex that sets out the standards to be applied in respect of Customs operations in general

10 Specific Annexes that set out the standards to be applied in respect of specific Customs activities.

In relation to this project only the General Annex and certain Specific Annexes are applicable.

The Convention establishes 3 types of standards in relation to implementation of the Convention:

- Standards - that have to be implemented within 36 months of contracting
- Transitional Standards – that have to be implemented within 60 months of contracting
- Recommended Practices – have to be implemented within 36 months of contracting to that specific annex.

Within the scope of the project no distinction will be made between these three categories as the longer term objective is to implement all three categories.

The contents of the General Annex that relate to:

- border crossing procedures;
- procedures that can be applicable at border crossings;
- Customs brokering
- Transit traffic

are as follows:

Chapter 3 Clearance and other Customs Formalities

- 3.3 Standard - Where Customs offices are located at a common border crossing, the Customs administrations concerned shall correlate the business hours and the competence of those offices
- 3.4 Transitional Standard – At common border crossings, the Customs administrations concerned shall, whenever possible, operate joint controls
- 3.5 Transitional Standard - Where the Customs intend to establish a new Customs office or to convert an existing one at a common border crossing, they shall, wherever possible, co-operate with the neighbouring Customs to establish a juxtaposed Customs office to facilitate joint controls
- 3.11 Standard - The contents of the Goods declaration shall be prescribed by Customs. The paper format of the Goods declaration shall conform to the UN-layout key. For automated Customs clearance processes, the format of the electronically lodged Goods declaration shall be based on international standards for electronic information exchange as prescribed in the Customs Co-operation Council Recommendations on information technology
- 3.12 Standard - The Customs shall limit the data required in the Goods declaration to only such particulars as are deemed necessary for the assessment and the

- collection of duties and taxes, the compilation of statistics and the application of Customs law
- 3.13 Standard – Where, for reasons deemed valid by the Customs, the declarant does not have all the information required to make the Goods declaration, a provisional or incomplete Goods declaration shall be allowed to be lodged , provided that it contains the particulars deemed necessary by the Customs and that the declarant undertakes to complete it within a specified period
- 3.16 Standard – In support of the Goods declaration the Customs shall require only those documents necessary to permit control of the operation and to ensure that all requirements relating to the application of Customs law have been complied with.
- 3.17 Standard – Where certain supporting documents cannot be lodged with the Goods declaration for reasons deemed valid by the Customs, they shall allow production of these documents within a specified period.
- 3.18 Transitional Standard – The Customs shall permit the lodgement of supporting documents by electronic means.
- 3.19 Standard – The Customs shall not require translation of the particulars of supporting documents except where necessary to permit processing of the Customs declaration.
- 3.20 Standard – The Customs shall permit the lodging of the Goods declaration at any designated Customs office.
- 3.21 Transitional Standard – The Customs shall permit the lodging of the Goods declaration by electronic means.
- 3.25 Standard – National legislation shall make provision for the lodging and registering or checking of the Goods Declaration and supporting documents prior to the arrival of the goods.
- 3.26 Standard - When the Customs cannot register the Goods declaration, they shall state the reasons to the declarant.
- 3.27 Standard – The Customs shall permit the declarant to amend the Goods declaration that has already been lodged, provided that when the request is received they have not begun to check the goods declaration or to examine the goods.
- 3.28 Transitional Standard – The Customs shall permit the declarant to amend the they Goods declaration if a request is received after checking the goods declaration has commenced, if the reasons given by the declarant are deemed valid by the Customs.
- 3.30 Standard – Checking the Goods declaration shall be effected at the same time or as soon as possible after the Goods declaration is registered.
- 3.31 Standard – For the purposes of checking the Goods declaration, the Customs shall take only such action as they deem essential to ensure compliance with Customs law.
- 3.32 Transitional Standard – For authorized persons who meet criteria specified by the Customs, including having an appropriate record of compliance with Customs requirements and a satisfactory system for managing their commercial records , the Customs shall provide for:

- 11 Recommended Practice – The Customs office responsible for the acceptance of the documentation required for the production of goods should also be competent for acceptance of the Goods declaration.
- 12 Recommended Practice – Where the documents produced to the Customs are made out in a language which is not specified for this purpose or in a language which is not a language of the country into which the goods are introduced, a translation of the particulars given in those documents should not be required as a matter of course.
- 13 Standard – The Customs shall specify the precautions to be taken by the carrier to prevent the good entering into unauthorized circulation in the Customs territory when they arrive at a Customs office outside working hours.
- 14 Recommended Practice – At the request of the carrier, and for reasons deemed valid by the Customs, the latter should, so far as possible, allow the Customs formalities prior to the lodgement of the Goods Declaration to be accomplished outside the designated hours of business of the Customs.
- 15 Standard – National legislation shall specify the places which are approved for unloading.
- 16 Recommended Practice – At the request of the person concerned, and for reasons deemed valid by the Customs, the latter should allow goods to be unloaded at a place other than the one approved for unloading.
- 17 Standard – The commencement of unloading shall be permitted as soon as possible after the arrival of the means of transport at the place of unloading.
- 18 Recommended Practice – At the request of the person concerned and for reasons deemed valid by the Customs, the latter should, in so far as possible, allow unloading to proceed outside the designated hours of business of the Customs.
- 19 Any expenses chargeable by the Customs in connection with:
 - Accomplishment of Customs formalities prior to the lodgement of the Goods declaration outside the designated hours of business of the Customs;
 - Unloading goods at a place other than one approved for unloading; or
 - Unloading of goods outside the designated hours of business of the Customs, shall be limited to the approximate cost of the services rendered.

Chapter 2 - Temporary Storage of Goods

- 4 Standard – The only document to be required when goods are placed under temporary storage shall be that used to describe the goods when they are produced to Customs.
- 5 Recommended Practice – The Customs should accept the cargo declaration or other commercial document as the only document to be required to place the goods under temporary storage, provided that all the goods mentioned in that cargo declaration or that other commercial document are placed in temporary store.

Specific Annex E Chapter 1 - Customs Transit

- 2 Standard – The Customs shall allow goods to be transported under Customs transit in their territory:
 - (a) From an office of entry to an office of exit;

- 8.5 Standard – The Customs shall provide for third parties to participate in their formal consultations with the trade.
- 8.6 Standard – The Customs shall specify the circumstances under which they are not prepared to transact business with a third party.
- 8.7 Standard – The Customs shall give written notification to the third party of a decision not to transact business.

Specific Annex A Chapter 1 – Formalities prior to the Lodgement of the Goods Declaration

- 2 Recommended Practice – Customs formalities prior to the lodgement of the Goods declaration should apply equally, without regard to the country of origin of the goods or the country from which they arrived.
- 3 Standard – National legislation shall specify the places at which goods may be introduced into the Customs territory. Only when they consider it necessary for control purposes shall the Customs specify the routes which must be used to convey the goods directly to a designated Customs office or other places specified by the Customs. In determining these places and routes the factors to be taken into account shall include the particular requirements of the trade.
- 4 Standard – The carrier shall be held responsible to the Customs for ensuring that all goods are included in the cargo declaration or are brought to the attention of the Customs in another authorized manner.
- 5 Standard – The fact that having introduced the goods into the Customs territory shall entail the obligation from the carrier to convey them directly using designated routes, where required, and without delay to a designated Customs office or other place specified by Customs. In doing so the nature of the goods or their packaging shall not be altered nor shall any seals be interfered with.
- 6 Standard – Where the conveyance of the goods from the place of their introduction into the Customs territory to a designated Customs office or other specified place be interrupted by an accident or force majeure, the carrier shall be required to take reasonable precautions to prevent the goods from entering into unauthorized circulation and to advise the Customs or other competent authorities of the nature of the accident or other circumstances which has interrupted the journey.
- 7 Recommended Practice – Where the Customs office at which the goods are to be produced is not located at the place where the goods are introduced into the Customs territory, a document should be required to be lodged with the Customs at that place only when the Customs consider it necessary for control purposes.
- 8 Standard – Where the Customs require documentation in respect of the goods to Customs, this shall not be required to contain more information necessary to identify the goods and the means of transport.
- 9 Recommended Practice – The Customs should limit their information requirements to that available in carriers' normal documentation and should base their requirements on those set out in the relevant international transport agreements.
- 10 Recommended Practice – The Customs should normally accept the cargo declaration as the only required documentation for the production of goods.

формату ООН. В целях автоматизации процедур таможенного оформления формат электронной грузовой декларации основан на международных стандартах электронного обмена данными в соответствии с Рекомендациями по информационным технологиям Таможенного Совета по Сотрудничеству.

3.12 Стандарт

Таможенные органы ограничивают объем данных необходимых для заполнения грузовой декларации только теми данными, которые считаются необходимыми для оценки размера и сбора пошлин и налогов, сбора статистики и применения таможенного законодательства.

3.13 Стандарт

Если по веским для таможенных органов причинам декларант не указал в грузовой декларации всю необходимую информацию, разрешается предъявить предварительную или неполную декларацию при условии, что в ней имеются обязательные для таможенных органов данные и декларант обязуется заполнить ее полностью в определенные сроки.

3.16 Стандарт

В дополнение к грузовой декларации таможенные органы требуют только те документы, которые необходимы для обеспечения контроля за операциями и выполнения всех требований таможенного законодательства.

3.17 Стандарт

Если по веским для таможни причинам часть дополнительных документов не могут быть предъявлены вместе с грузовой декларацией, разрешается представить данные документы в определенные сроки.

3.18 Переходный стандарт

Таможенные органы разрешают предъявление дополнительных документов в электронном виде.

3.19 Стандарт

Таможенные органы не требуют перевода данных в дополнительных документах, за исключением случаев, когда это необходимо для обеспечения обработки таможенной декларации.

3.20 Стандарт

Таможенные органы разрешают предъявление дополнительных документов на любом указанном таможенном пункте.

3.21 Переходный стандарт

Таможенные органы разрешают предъявление грузовой декларации в электронном виде.

3.25 Стандарт

Национальное законодательство предусматривает предъявление, регистрацию и проверку грузовой декларации и дополнительных документов до поступления груза.

тенденцию упрощения и гармонизации процедур и определяет цели, к которым необходимо стремиться таможенными органами в регионе.

Обновленная Киотская конвенция дополняет и изменяет Конвенцию 1973 года и включает следующие документы:

- 9 статей по методам присоединения к Конвенции;
- Общее приложение, устанавливающее стандарты в отношении общих таможенных процедур;
- 10 Специальных приложений, устанавливающих стандарты в отношении специальных таможенных процедур.

В отношении настоящего проекта применяются только Общее приложение и Специальные приложения.

Конвенция устанавливает 3 типа стандартов в отношении реализации Конвенции:

- Стандарты – реализуемые в течение 36 месяцев после присоединения;
- Переходные стандарты - реализуемые в течение 60 месяцев после присоединения;
- Рекомендуемая практика - реализуемая в течение 36 месяцев после присоединения к данному специальному приложению.

В рамках проекта не проводится различий между тремя данными категориями, поскольку в долгосрочной перспективе планируется реализовать все три категории.

Ниже приведены положения Общего приложения в отношении:

- процедур пересечения границ;
- процедур с возможностью применения на пограничных переходах;
- работы таможенных брокеров;
- транзитных перевозок.

Глава 3 Таможенная очистка и прочие таможенные формальности

3.3 Стандарт.

При размещении таможенных постов на общих пограничных переходах соответствующие таможенные администрации согласовывают часы работы и полномочия данных пунктов.

3.4 Переходный стандарт

На общих таможенных переходах соответствующие таможенные администрации по возможности осуществляют совместный контроль.

3.5 Переходный стандарт

В случаях, когда таможенные органы планируют сформировать новый или преобразовать существующий таможенный пост, они по возможности сотрудничают с таможенными органами соседнего государства по созданию объединенного таможенного поста в целях облегчения совместного контроля.

3.11 Стандарт

Содержимое грузовой декларации предписывается таможенными органами. Грузовая декларация в бумажной форме должна соответствовать

3.26 Стандарт

В случае если таможенные органы не могут зарегистрировать грузовую декларацию, декларанту указываются соответствующие причины.

3.27 Стандарт

Таможенные органы разрешают декларанту вносить изменения в уже предъявленную грузовую декларацию, если соответствующая просьба была получена до начала проверки декларации или осмотра груза.

3.28 Переходный стандарт

Таможенные органы разрешают декларанту вносить изменения в уже предъявленную грузовую декларацию, если соответствующая просьба была получена после начала проверки декларации по веским для таможенных органов причинам.

3.30 Стандарт

Проверка грузовой декларации производится одновременно с ее регистрацией или в наиболее краткие сроки после регистрации.

3.31 Стандарт

В целях проверки грузовой декларации таможенные органы предпринимают только те действия, которые необходимы для обеспечения выполнения законодательства.

3.32 Переходный стандарт

Уполномоченным лицам, которые отвечают указанным таможенными органами критериям, включая соответствующую репутацию выполнения таможенных требований в прошлом и удовлетворительную систему ведения коммерческого учета, таможенные органы обеспечивают:

- выпуск груза по предоставлении минимально необходимой информации для идентификации груза и разрешение последующего заполнения окончательной грузовой декларации;

- таможенное оформление грузов на территории декларанта или в другом санкционированном таможенными органами месте;

а также в возможной степени и другие процедуры, в том числе:

- разрешение единой грузовой декларации для всей импортно-экспортной деятельности в определенный период в случае частых импортно-экспортных операций, выполняемых одним лицом;

- использование коммерческих записей уполномоченных лиц для самостоятельной оценки необходимого размера уплачиваемых налогов и пошлин, а также, по возможности, и для обеспечения выполнения других таможенных требований;

- разрешение представления грузовой декларации посредством записи в документах уполномоченного лица с последующим предъявлением грузовой декларации.

3.33 Стандарт

При решении таможенных органов о досмотре декларируемого груза, досмотр производится в максимально краткие сроки после регистрации грузовой декларации.

3.34 Стандарт

При составлении графика досмотра приоритет отдается досмотру животных и скоропортящихся товаров, срочная необходимость в которых подтверждается таможенными органами.

3.35 Переходный стандарт

При необходимости проверки груза, наряду с таможенной, другими компетентными органами, таможенные органы обеспечивают скоординированность досмотров и, по возможности, их одновременное осуществление.

3.37 Переходный стандарт

Если таможенные органы сочтут необходимым, они имеют право требовать присутствия или представления декларанта при досмотре груза в целях предоставления необходимого содействия в досмотре.

3.41 Стандарт

При разрешении таможенными органами последующего выполнения декларантом всех процедур в отношении таможенной очистки груз может быть выпущен при условии, что декларант представляет коммерческий или иной приемлемый для таможенных органов официальный документ, подтверждающий данные о соответствующей отправке, и, при необходимости, гарантию уплаты требуемых пошлин и налоговых платежей.

Глава 6 Таможенный контроль

6.1 Стандарт

Все товары, в том числе транспортные средства, поступающие на таможенную территорию или покидающие ее, в независимости от необходимости уплаты пошлин и налоговых платежей, подлежат таможенному контролю.

6.2 Стандарт

Таможенный контроль ограничивается мерами необходимыми для обеспечения выполнения таможенного законодательства.

6.3 Стандарт

При реализации таможенного контроля таможенные органы используют мероприятия по управлению рисками.

6.4 Стандарт

Для выявления лиц и товаров, в том числе транспортных средств, подлежащих досмотру, и степени досмотра таможенные органы используют мероприятия по анализу рисков.

6.5 Стандарт

В целях поддержки мероприятий по управлению рисками таможенные органы принимают стратегию измерения соответствия необходимым условиям.

таможенными администрациями и прочими законодательно утвержденными сторонами, используя методы электронной торговли.

Глава 8 Отношения между таможенными органами и третьими сторонами

8.1 Стандарт

Заинтересованные стороны имеют право осуществлять операции с таможенными органами самостоятельно, либо назначая третью сторону для представления своих интересов.

8.2 Стандарт

Национальное законодательство определяет условия, при которых одно лицо может представлять другое лицо или действовать от его имени в отношениях с таможенными органами, и указывает ответственность третьих сторон перед таможенными органами в отношении пошлин и налоговых платежей и каких-либо нарушений.

8.3 Стандарт

Таможенные операции, осуществляемые заинтересованными лицами самостоятельно, не рассматриваются менее предпочтительно и с предъявлением более строгих требований, чем операции, осуществляемые третьими лицами по поручению заинтересованных лиц.

8.4 Стандарт

Лицо, выступающее в качестве третьего лица, имеет те же права, что и лицо, уполномочившее его действовать в вопросах, связанных с осуществлением таможенной деятельности.

8.5 Стандарт

Таможенные органы обеспечивают участие третьих лиц в своих официальных консультациях с предприятиями.

8.6 Стандарт

Таможенные органы указывают обстоятельства, при которых не разрешается осуществлять операции через третьи лица.

8.7 Стандарт

Таможенные органы направляют письменное уведомление третьей стороне о своем решении не осуществлять деятельность с их участием.

Специальное приложение А. Глава 1. Таможенные формальности до подачи грузовой декларации

2 Рекомендуемая практика

Таможенные формальности до подачи грузовой декларации применяются в независимости от страны происхождения груза или страны, из которой груз прибыл.

6.6 Стандарт
Системы таможенного контроля включают методы контроля, основанные на аудите.

6.7 Стандарт
В целях усиления таможенного контроля таможенные органы стремятся сотрудничать с другими таможенными администрациями и заключать соответствующие соглашения по административному содействию.

6.8 Стандарт
В целях усиления таможенного контроля таможенные органы стремятся сотрудничать с предприятиями и заключать соответствующие договоры о взаимопонимании.

6.9 Переходный стандарт
В целях усиления таможенного контроля таможенные органы в максимально возможной степени применяют информационные технологии и методы электронной торговли.

6.10 Стандарт
В целях обеспечения выполнения таможенных требований таможенные органы оценивают торговые системы предприятий, если последние влияют на таможенные операции.

Глава 7 Применение информационных технологий

7.1 Стандарт
Таможенные органы применяют информационные технологии для поддержки торговых операций, где это экономически эффективно и целесообразно для таможни и предприятий. Таможенные органы указывают условия применения.

7.2 Стандарт
При внедрении компьютерных приложений таможенные органы используют соответствующие международные стандарты.

7.3 Стандарт
Внедрение информационных технологий проводится путем консультаций в максимально возможной степени со всеми непосредственно задействованными сторонами.

7.4 Стандарт
Новое или пересматриваемое законодательство предусматривает:

- методы электронной торговли как альтернативу бумажным документарным требованиям;
- электронные методы определения подлинности наряду с бумажными носителями;
- право таможенных органов удерживать информацию для собственных нужд и, при необходимости, обмениваться данной информацией с другими

- 10 Рекомендуемая практика
Таможенные органы в обычном порядке принимают грузовую декларацию как единственно необходимый документ для предъявления груза.
- 11 Рекомендуемая практика
В полномочия таможенного пункта, отвечающего за прием документации необходимой для предъявления груза, также входит прием грузовой декларации.
- 12 Рекомендуемая практика
В случае если документы, представляемые таможенным органам, составлены на языке, который не предусмотрен для данной цели, или на языке, не являющемся языком страны, в которую поступает груз, перевод информации в данных документах не является обязательным требованием.
- 13 Стандарт
Таможенные органы предписывают меры предосторожности, предпринимаемые перевозчиком для предотвращения попадания товаров в незаконный оборот на таможенной территории, в случае если они поступают в нерабочие часы таможенных органов.
- 14 Рекомендуемая практика
По просьбе перевозчика и по веским для таможенных органов причинам, последние по мере возможности разрешают выполнение таможенных процедур до подачи грузовой декларации вне нормальных часов работы таможенных органов.
- 15 Стандарт
Национальное законодательство предписывает разрешенные для выгрузки места.
- 16 Рекомендуемая практика
По просьбе перевозчика и по веским для таможенных органов причинам последние разрешают выгрузку товаров в ином месте, чем согласовано для разгрузки.
- 17 Стандарт
Выгрузка разрешается в максимально короткие сроки по прибытии транспортного средства в место выгрузки.
- 18 Рекомендуемая практика
По просьбе перевозчика и по веским для таможенных органов причинам, последние по мере возможности разрешают продолжить выгрузку вне нормальных часов работы таможенных органов.
- 19 Любые расходы, взимаемые таможенными органами в связи с:
- осуществлением таможенных процедур до подачи грузовой декларации вне нормальных часов работы таможенных органов;
 - выгрузкой товаров в ином месте, чем согласовано для разгрузки;

3 Стандарт

Национальное законодательство указывает месторасположения, через которые грузы могут поступать на таможенную территорию. Таможенные органы вправе предписывать маршруты доставки груза непосредственно на определенный таможенный пункт или иные указанные таможенными органами места, только если это считается необходимым в целях контроля. При определении данных мест и маршрутов принимаются в расчет факторы, включающие отдельные требования предприятий.

4 Стандарт

Перевозчик несет ответственность перед таможенными органами за обеспечение включения всех товаров в грузовую декларацию или их представление таможенным органам в иной разрешенной форме.

5 Стандарт

Поступление груза на таможенную территорию влечет за собой обязанность перевозчика доставить груз напрямую, используя, при необходимости, указанные маршруты, и без задержки на определенный таможенный пункт или иные указанные таможенными органами места. При этом свойства товаров и упаковка остаются неизменными, а пломбы не повреждаются.

6 Стандарт

Если перевозка груза с места поступления на таможенную территорию до определенного таможенного пункта или иных указанных таможенными органами мест прерывается происшествием или форс-мажорными обстоятельствами, перевозчик обязан принять необходимые меры предосторожности для предотвращения попадания груза в незаконный оборот и сообщить таможенным или иным компетентным органам о происшествии или иных обстоятельствах, прервавших перевозку.

7 Рекомендуемая практика

В случае если таможенный пункт, где должен быть предъявлен груз, не расположен в месте поступления груза на таможенную территорию, таможенным органам в данном месте подается соответствующий документ, только если это считается необходимым в целях контроля.

8 Стандарт

Требуемая таможенными органами документация в отношении груза, не должна содержать информацию кроме той, которая необходима для идентификации груза и транспортного средства.

9 Рекомендуемая практика

Таможенные органы ограничивают объем необходимой информации теми данными, которые содержатся в обычной документации перевозчиков, и основывают свои требования на положениях соответствующих международных транспортных соглашений.

– осуществлением выгрузки вне нормальных часов работы таможенных органов;
ограничиваются примерным размером затрат на предоставление данных услуг.

Глава 2 Временное хранение товаров

4 Стандарт

Единственным документом, необходимым для помещения товаров на временное хранение, является документ, используемый для описания товаров при их предъявлении таможенным органам.

5 Рекомендуемая практика

Таможенные органы принимают грузовую декларацию или иной торговый документ как единственно необходимый документ для помещения товаров на временное хранение при условии, что все товары, перечисленные в грузовой декларации или ином торговом документе, помещены на временное хранение.

Специальное приложение Е. Глава 1. Таможенный транзит

2 Стандарт

Таможенные органы разрешают перевозку грузов в режиме таможенного транзита по своей территории:

- а) из пункта поступления в пункт выбытия;
- б) из пункта поступления во внутренний таможенный пункт;
- в) из внутреннего таможенного пункта в пункт выбытия;
- г) из одного внутреннего таможенного пункта в другой внутренний таможенный пункт.

3 Стандарт

Товары, перевозимые в режиме таможенного транзита, не облагаются пошлинами и налоговыми платежами при условии соблюдения условий, предъявляемых таможенными органами, и обеспечения необходимой безопасности груза.

4 Стандарт

Национальное законодательство указывает лиц, отвечающих перед таможенными органами за соблюдение обязательств при осуществлении таможенного транзита, в особенности, обеспечение сохранности товаров на пути в пункт назначения в соответствии с условиями, предъявляемыми таможенными органами.

5 Рекомендуемая практика

Таможенные органы утверждают лиц в качестве уполномоченных грузоотправителей и грузополучателей в случае выполнения предписанных таможенными органами условий.

6 Любой торговый или транспортный документ, включающий четко изложенные необходимые данные, принимается в качестве описательной части

грузовой декларации для таможенного транзита, что указывается на данном документе.

7 Рекомендуемая практика

Таможенные органы принимают в качестве грузовой декларации для таможенного транзита любой торговый или транспортный документ на данную отправку, который отвечает всем требованиям таможенных органов. Данный факт указывается на документе.

8 Стандарт

Таможенные органы в пункте отправления принимают все необходимые меры, чтобы обеспечить идентификацию отправки в пункте назначения и выявление незаконного вмешательства.

9 Рекомендуемая практика

В соответствии с положениями других международных конвенций, таможенные органы в обычном порядке не требуют предварительного утверждения транспортных средств для перевозки товаров за таможенной пломбой.

10 Стандарт

При перевозке отправки в транспортном средстве с необходимостью установки таможенной пломбы, последняя прикрепляется к самому транспортному средству при условии, что конструкция и оснащение данного транспортного средства обеспечивают:

- а) простую и эффективную установку таможенных пломб;
- б) невозможность удаления или добавления товаров в запломбированную часть транспортного средства, не оставив видимых следов вмешательства или не взломав таможенную пломбу;
- в) отсутствие скрытых мест, где могут быть скрыты товары;
- г) доступность всех мест, где могут размещаться товары, для таможенного осмотра.

Таможенные органы определяют, обеспечивают ли транспортные средства необходимую безопасность при таможенном транзите.

11 Рекомендуемая практика

При условии, что сопровождающие документы позволяют четко идентифицировать товары, последние обычно перевозятся без таможенной пломбы или скрепления. Тем не менее, таможенная пломба или скрепление могут требоваться, если:

- таможенный пункт отправления считает это необходимым в связи с управлением рисками;
- это облегчит таможенный транзит в целом;
- это предусмотрено международным соглашением.

12 При необходимости перевозки отправки за таможенной пломбой и отсутствии возможности ее эффективной установки на транспортном средстве, идентификация груза и определение незаконного вмешательства обеспечиваются путем:

- полного досмотра товаров и записи его результатов в транспортном документе;
- прикрепления таможенных пломб и скреплений к отдельным упаковкам;
- точного описания товаров с приложением к перевозочному документу образцов, планов, чертежей, фотографий и прочих средств;
- четкого предписания маршрута и временных ограничений;
- таможенного сопровождения.

Решение об отказе от пломбирования транспортного средства является прерогативой таможенных органов.

13 Стандарт

При установке таможенными органами временных рамок для таможенного транзита, последние должны быть достаточны для осуществления перевозки.

14 Рекомендуемая практика

По просьбе заинтересованного лица и по веским для таможенных органов причинам последние продлевают первоначально установленные сроки перевозки.

15 Стандарт

Только при крайней необходимости таможенные органы:

- а) предписывают маршрут следования;
- б) требуют перевозки с таможенным сопровождением.

16 Стандарт

Таможенные пломбы и скрепления, используемые при таможенном транзите, отвечают минимальным требованиям настоящей Конвенции.

17 Рекомендуемая практика

Таможенные пломбы и скрепления, установленные зарубежными таможенными органами, принимаются для осуществления таможенного транзита, за исключением случаев, когда:

- они не считаются достаточными;
- они не считаются надежными;
- таможенные органы выполняют осмотр товаров.

В случае если таможенные пломбы и скрепления принимаются на таможенной территории, им обеспечивается та же юридическая защита, что и национальным пломбам и скреплениям.

18 Рекомендуемая практика

В случае если на таможенных пунктах производится проверка таможенных пломб и скреплений или досмотр груза, результаты записываются в перевозочном документе.

19 Стандарт

Изменение таможенного пункта назначения принимается без предварительного уведомления за исключением случаев, когда таможенными органами было указано обязательное предварительное утверждение.

- 20 Стандарт
Перемещение груза с одного транспортного средства на другое разрешается без утверждения со стороны таможенных органов при условии, что таможенные пломбы и скрепления не были взломаны или повреждены.
- 21 Рекомендуемая практика
Таможенные органы разрешают транспортировку товаров в режиме таможенного транзита в транспортном средстве совместно с другими товарами при условии возможности идентификации товаров в режиме таможенного транзита и соответствия другим таможенным требованиям.
- 22 Рекомендуемая практика
Таможенные органы требуют от заинтересованных лиц незамедлительного уведомления ближайшего таможенного пункта или других компетентных органов о происшествиях и иных непредвиденных событиях, непосредственно воздействующих на таможенный транзит.
- 23 Стандарт
Национальное законодательство не требует для завершения таможенного транзита в таможенном пункте назначения иного, чем представление груза и соответствующей грузовой декларации, в случае если не было установлено временных рамок, товары не были изменены или использованы, а таможенные пломбы и скрепления или идентификационные знаки не были нарушены.
- 24 Стандарт
По получении груза под свой контроль таможенный пункт назначения незамедлительно обеспечивает завершение таможенного транзита после установления, что все условия были выполнены.
- 25 Рекомендуемая практика
Невыполнение предписанного маршрута или установленных сроков не влечет взимание каких-либо потенциально подлежащих к оплате пошлин и налоговых платежей при условии, что таможенные органы удовлетворены выполнением всех прочих требований.
- 26 Рекомендуемая практика
Стороны настоящей Конвенции тщательно рассматривают возможность присоединения к международным инструментам таможенного транзита. При невозможности присоединения к данным международным инструментам, при составлении двусторонних или многосторонних договоров с целью установления процедуры международного таможенного транзита принимаются во внимание стандарты и рекомендуемая практика настоящей Главы.

Специальное приложение J. Частные лица

- 4 Стандарт
В соответствии с установленными мерами таможенного контроля, частным лицам, въезжающим или покидающим страну на собственном транспорте в личном пользовании, разрешается проходить все необходимые

таможенные формальности в обычном порядке без необходимости покидать свое транспортное средство.

5 Рекомендуемая практика

В соответствии с установленными мерами таможенного контроля, частным лицам, въезжающим или покидающим страну на автотранспортном средстве в коммерческом пользовании или поезде, разрешается проходить все необходимые таможенные формальности в обычном порядке без необходимости покидать транспортное средство.

6 Рекомендуемая практика

Для осуществления таможенного контроля частных лиц и таможенной очистки перевозимых ими товаров и, при необходимости, их транспортных средств в личном пользовании используется двухпоточная система.

7 Рекомендуемая практика

В независимости от используемого вида транспорта для таможенных целей не требуется отдельный список следующих лиц или перевозимого ими багажа.

8 Рекомендуемая практика

Таможенные органы в сотрудничестве с другими структурами и предприятиями стремятся по возможности применять международную стандартизированную заблаговременную информацию о пассажирах в целях ускорения таможенного контроля путешественников и таможенной очистки перевозимых ими товаров.

9 Рекомендуемая практика

Частным лицам разрешается производить устную декларацию в отношении перевозимых ими товаров. Тем не менее, таможенные органы вправе требовать декларацию в письменном или электронном виде на перевозимые пассажирами товары, которые представляют экспортные или импортные операции коммерческого характера или превышают по стоимости или количеству лимиты, установленные национальным законодательством.

10 Стандарт

Личный досмотр частных лиц в целях таможенного контроля допускается только в исключительных случаях и при наличии достаточных оснований для подозрений в незаконном ввозе-вывозе товаров или других нарушениях.

19 Стандарт

Таможенные органы не требуют таможенного документа или гарантии для временного доступа личных вещей нерезидентов при условии, что они:

- не превышают по стоимости или количеству лимиты, установленные национальным законодательством;
- не рассматриваются таможенными органами как представляющие риск поступлению доходов.

24 Стандарт
Топливо, перевозимое в нормальных топливных баках транспортных средств в личном пользовании, допускается без уплаты ввозных пошлин и налоговых платежей.

26 Рекомендуемая практика
Таможенные органы не требуют таможенного документа или гарантии для временного доступа транспортных средств нерезидентов в личном пользовании.

27 Рекомендуемая практика
При необходимости предоставления таможенного документа или гарантии для временного доступа транспортных средств нерезидентов в личном пользовании, таможенные органы принимают стандартные международные документы и гарантии.

33 Стандарт
Таможенные формальности, применяемые к отъезжающим путешественникам, являются в максимальной степени упрощенными.

Специальное приложение J3 Транспортные средства в коммерческом пользовании

2 Рекомендуемая практика
Таможенные формальности в отношении транспортных средств в коммерческом пользовании применяются в независимости от страны регистрации или собственности транспортного средства, и страны отправления или назначения.

9 Стандарт
При необходимости предъявления таможенным органам декларации о прибытии транспортного средства в коммерческом пользовании требуемые данные ограничиваются минимально необходимым объемом для соответствия таможенному законодательству.

10 Стандарт
Таможенные органы сводят к минимуму число требуемых ими копий декларации о прибытии.

13 Стандарт
Таможенные формальности при выходе транспортного средства в коммерческом пользовании с таможенной территории ограничиваются следующими мероприятиями для обеспечения:

- а) при необходимости, надлежащей подачи декларации об отбытии в соответствующий таможенный пункт;
- б) установления, при необходимости, таможенных пломб;
- в) следования определенным таможенным маршрутам в целях осуществления необходимого контроля;
- г) избежания несанкционированных задержек в отбытии транспортного средства в коммерческом пользовании.

14 Рекомендуемая практика

Таможенные органы разрешают применение идентичных форм деклараций отбытия и прибытия при условии, что в них четко указано использование в целях отбытия.

Специальное приложение К. Глава 2. Документарное свидетельство происхождения

2 Рекомендуемая практика

Документарное свидетельство происхождения требуется только при применении льготных таможенных пошлин, принятии экономических или торговых мер в одностороннем порядке либо в соответствии с двусторонними или многосторонними соглашениями, или мер, связанных со здравоохранением или охраной общественного порядка.

3 Рекомендуемая практика

Документарное свидетельство происхождения не требуется в следующих случаях:

г) если груз перевозится в режиме таможенного транзита.

7 Рекомендуемая практика

Формы сертификатов происхождения печатаются на языке (языках), определенных экспортирующей страной, и в случае если эти языки не являются английским или французским, то в дополнение к этому - на английском или французском языке.

8 Рекомендуемая практика

В случае если сертификат происхождения составлен на языке, не являющемся языком импортирующей страны, таможенные органы данной страны не требуют в обязательном порядке перевода информации, содержащейся в сертификате происхождения.

Специальное приложение К. Глава 3. Контроль за документарным подтверждением происхождения

3 Рекомендуемая практика

Таможенная администрация Стороны, принявшей настоящую Главу, имеет право сделать запрос в компетентные органы другой Стороны, принявшей настоящую Главу, на чьей территории составлено документарное свидетельство происхождения, о проверке данного свидетельства:

а) если имеются достаточные основания подвергать сомнению подлинность документа;

б) если имеются достаточные основания подвергать сомнению точность содержащихся в документе данных;

в) в случайном порядке.

4 Стандарт

Запросы о проверке в случайном порядке, как указано выше в Рекомендуемой практике 3в, указываются как таковые и сводятся к необходимому минимуму для обеспечения адекватного контроля.

При разработке рекомендаций по гармонизации процедур пересечения границ соответствие вышеуказанным пунктам будет рассматриваться как основа модернизации существующих процедур на пограничных переходах, входящих в структуру ТРАСЕКА.

- 6.5 Standard – the Customs shall adopt a compliance measurement strategy to support risk management.
- 6.6 Standard – Customs control systems shall include audit-based controls.
- 6.7 Standard – Customs shall seek to co-operate with other Customs administrations and seek to conclude mutual administrative assistance agreements to enhance customs control.
- 6.8 Standard – The Customs shall seek to co-operate with the trade and seek to conclude Memoranda of Understanding to enhance Customs control.
- 6.9 Transitional Standard – The Customs shall use information technology and electronic commerce to the greatest possible extent to enhance Customs control.
- 6.10 Standard – The Customs shall evaluate traders' commercial systems where those systems have an impact on Customs operations to ensure compliance with Customs requirements.

Chapter 7 – Application of Information Technology

- 7.1 Standard – The Customs shall apply information technology to support trade operations, where it is cost-effective and efficient for the Customs and for the trade. The Customs shall specify the conditions for application.
- 7.2 Standard – When introducing computer applications, the Customs shall use relevant internationally accepted standards.
- 7.3 Standard – The introduction of information technology shall be carried out in consultation with all relevant parties directly affected, to the greatest extent possible.
- 7.4 Standard – New or revised national legislation shall provide for:
 - Electronic commerce methods as an alternative to paper-based documentary requirements;
 - Electronic as well as paper-based authentication methods;
 - The right of the Customs to retain information for their own use and, as appropriate, to exchange such information with other Customs administrations and all other legally approved parties by means of electronic commerce techniques.

Chapter 8 – Relations between the Customs and Third Parties

- 8.1 Standard – Parties concerned shall have the choice of transacting business with the Customs either directly or by designating a third party to act on their behalf.
- 8.2 Standard – National legislation shall set out the conditions under which a person may act for and on behalf of another person in dealing with Customs and shall lay down the liability of third parties to the Customs for duties and taxes and for any irregularities.
- 8.3 Standard – The Customs transactions where the persons concerned elects to do business on his own account shall not be treated less favourably or be subject to more stringent requirements than those Customs transactions which are handled for the person concerned by a third party.
- 8.4 Standard – A person designated as a third party shall have the same rights as the person who designated him in those matters related to transacting business with the Customs.

- Release of the goods on the provision of the minimum information necessary to identify the goods and permit the subsequent completion of the final Goods declaration;
- Clearance of the goods at the declarant's premises or another place authorized by the Customs;

And, in addition, to the extent possible, other procedures such as:

- Allowing a single Goods declaration for all imports or exports in a given period where goods are imported or exported frequently by the same person;
- Use of the authorized persons' commercial records to self-assess their duty and tax liability and, where appropriate, to ensure compliance with other Customs requirements;
- Allowing the lodgement of the Goods declaration by means of an entry in the records of the authorized person to be supported subsequently by a supplementary Goods declaration.

- 3.33 Standard – When the Customs decide that the goods declared shall be examined, this examination shall take place as soon as possible after the Goods declaration has been registered.
- 3.34 Standard – When scheduling examinations, priority should be given to the examination of live animals and perishable goods which the Customs accept are urgently required.
- 3.35 Transitional Standard – If the goods must be inspected by other competent authorities and the Customs also schedules an examination, the Customs shall ensure that the inspections are co-ordinated and, if possible, carried out at the same time.
- 3.37 Standard – If the Customs deem it useful, they shall require the declarant to be present or to be represented at the examination of the goods to give them any necessary assistance to facilitate the examination.
- 3.41 Standard – If the Customs are satisfied that the declarant will subsequently accomplish all the formalities in respect of clearance they shall release the goods, provided that the declarant produces a commercial or official document giving the particulars of the consignment concerned and acceptable to customs, and that security, where required, has been furnished to ensure collection of any applicable duties and taxes.

Chapter 6 – Customs Control

- 6.1 Standard – All goods, including means of transport, which enter or leave the Customs territory, regardless of whether they are liable to duties and taxes, shall be subject to Customs control.
- 6.2 Standard – Customs control shall be limited to that necessary to ensure compliance with the Customs law.
- 6.3 Standard – In the application of Customs control, the Customs shall use risk management.
- 6.4 Standard – the Customs shall use risk analysis to determine which persons and which goods, including means of transport, should be examined and the extent of the examination.

- (b) From an office of entry to an inland Customs office;
 - (c) from an inland Customs office to an office of exit; and
 - (d) From one inland Customs office to another inland Customs office.
- 3 Standard – Goods being carried under Customs transit shall not be subject to the payment of duties and taxes, provided the conditions laid down by the Customs are complied with and that any security required has been furnished.
- 4 Standard – National legislation shall specify the persons who shall be responsible to the Customs for compliance with the obligations incurred under Customs transit, in particular for ensuring that the goods are produced intact at the office of destination in accordance with the conditions imposed by the Customs.
- 5 Recommended Practice – The Customs should approve persons as authorized consignors and authorized consignees when they are satisfied that the prescribed conditions laid down by the Customs are met.
- 6 Any commercial or transport document setting out clearly the necessary particulars shall be accepted as the descriptive part of the Goods declaration for Customs transit and this acceptance shall be noted on the document.
- 7 Recommended Practice – The Customs should accept as the Goods declaration for Customs transit any commercial or transport document for the consignment concerned which meets all the Customs requirements. This acceptance should be noted on the document.
- 8 Standard – The Customs at the office of departure shall take all necessary action to enable the office of destination to identify the consignment and detect any unauthorized interference.
- 9 Recommended Practice – Subject to the provisions of other international conventions, the Customs should not generally require that transport units be approved in advance for the transport of goods under Customs seal.
- 10 Standard – When a consignment is conveyed in a transport unit and Customs sealing is required, the Customs seals shall be affixed to the transport unit itself provided that the transport unit is so constructed and equipped that:
- (a) Customs seals can be simply and effectively sealed to it;
 - (b) No goods can be removed from or introduced into the sealed part of the transport unit without leaving visible traces of tampering or without breaking the Customs seal;
 - (c) It contains no concealed spaces where goods may be hidden; and
 - (d) All spaces capable of holding goods are readily accessible for Customs inspection.
- The Customs shall decide whether transport units are secure for purposes of Customs transit.
- 11 Recommended Practice – Where the accompanying documents make it possible unequivocally to identify the goods, the latter should generally be transported without a Customs seal or fastening. However, a Customs seal or fastening may be required:
- Where the Customs office of departure considers it necessary in the light of risk management;
 - Where the Customs transit operation will be facilitated as a whole; or
 - Where an international agreement so provides.

- 12 If the consignment is, in principle, to be conveyed under Customs seal and the transport unit cannot be effectively sealed, identification shall be assured and unauthorized interference rendered readily detectable by:
- Full examination of the goods and recording the results thereof on the transit document;
 - Affixing Customs seals or fastenings to individual packages;
 - A precise description of the goods by reference to samples, plans, sketches, photographs, or similar means, to be attached to the transit document;
 - Stipulation of a strict routing and strict time limits; or
 - Customs escort.
- The decision to waive sealing of the transport unit shall, however, be the prerogative of the Customs alone.
- 13 Standard – when the Customs fix a time limit for Customs transit, it shall be sufficient for the purposes of transit.
- 14 Recommended Practice – At the request of the person concerned, and for reasons deemed valid by the Customs, the latter should extend any period initially fixed.
- 15 Standard – Only when they consider such a measure indispensable shall the Customs:
- (a) Require the goods to follow a prescribed itinerary; or
 - (b) Require the goods to be transported under Customs escort.
- 16 Standard - Customs seals and fastenings used in the application of Customs transit shall fulfil the minimum requirements laid down in the Convention
- 17 Recommended Practice – Customs seals and identification marks affixed by foreign Customs should be accepted for the purposes of the Customs transit operation unless:
- They are considered not to be sufficient;
 - They are not secure; or
 - The Customs proceed to an examination of the goods.
- When foreign Customs seals and fastenings have been accepted in a Customs territory, they should be afforded the same legal protection in that territory as national seals and fastenings.
- 18 Recommended Practice – Where the Customs offices concerned check the Customs seals and fastenings or examine the goods, they should record the results on the transit document.
- 19 Standard – A change in the office of destination shall be accepted without prior notification except where the Customs have specified their prior approval is necessary.
- 20 Standard – Transfer of the goods from one means of transport to another shall be allowed without Customs authorization, provided that any Customs seals or fastenings are not broken or interfered with.
- 21 Recommended Practice – The Customs shall allow goods to be transported under Customs transit in a transport unit carrying other goods at the same time, provided that they are satisfied that the goods under Customs transit can be identified and the other Customs requirements will be met.

- 22 Recommended Practice – The Customs should require the person concerned to report accidents or other unforeseen events directly affecting Customs transit operation promptly to the nearest Customs office or other competent authorities.
- 23 Standard – National legislation shall not, in respect of the termination of a Customs transit operation, require more than that the goods and the relevant Goods declaration be presented at the office of destination without any time limit fixed, without the goods having undergone any change and without having been used, and with Customs seals, fastenings or identification marks intact.
- 24 Standard – As soon as the goods are under its control, the office of destination shall arrange without delay for the termination of the Customs transit operation after having satisfied itself that all conditions have been met.
- 25 Recommended Practice – Failure to follow a prescribed itinerary or to comply with a prescribed time limit should not entail the collection of any duties and taxes potentially chargeable, provide that the Customs are satisfied that all other requirements have been met.
- 26 Recommended Practice – Contracting Parties should give careful consideration to the possibility of acceding to international instruments relating to Customs transit. When they are not in a position to accede to such international instruments they should, when drawing up bilateral or multilateral agreements with a view to setting up an international Customs transit procedure, take account therein of Standards and Recommended Practices in the present Chapter

Specific Annex J – Travellers

- 4 Standard – Subject to compliance with the appropriate Customs controls, travellers entering or leaving the country by their means of transport for private use shall be permitted to accomplish all necessary Customs formalities without, as a matter of course, having to leave the means of transport in which they are travelling.
- 5 Recommended Practice – Travellers entering or leaving the country by road vehicle for commercial use or train should be permitted to accomplish all necessary Customs formalities without, as a matter of course, having to leave the means of transport in which they are travelling.
- 6 Recommended Practice – The dual-channel system should be used for the Customs control of travellers and the clearance of goods carried by them and, where appropriate, their means of transport for private use.
- 7 Recommended Practice – Regardless of the mode of transport used, a separate list of travellers or of their accompanying baggage should not be required for Customs purposes.
- 8 Recommended Practice – The Customs, in co-operation with other agencies and the trade, should seek to use internationally standardized advance passenger information, where available, in order to facilitate the Customs control of travellers and the clearance of goods carried by them.
- 9 Recommended Practice – Travellers should be permitted to make an oral declaration in respect of goods carried by them. However, the Customs may require a written or electronic declaration for goods carried by passengers which

- constitute an importation or exportation of a commercial nature or which exceed, in value or quantity, the limits laid down in national legislation.
- 10 Standard – Personal searches of travellers for the purposes of Customs control shall be carried out only in exceptional cases and when there are reasonable grounds to suspect smuggling or other offences.
- 19 Standard – The Customs shall not require a Customs document or security for the temporary admission of personal effects of non-residents unless:
- They exceed, in value or quantity, the limits laid down in national legislation; or
 - They are deemed by the Customs to be a risk to the Revenue.
- 24 Standard – Fuel carried in the normal tanks of the means of transport for private use shall be admitted free of import duties and taxes
- 26 Recommended Practice – The Customs should not require a Customs document or security for the temporary admission of non-residents means of transport for private use.
- 27 Recommended Practice – Where a Customs document or security is required for temporary admission of non-residents means of transport for private use, the Customs should accept standard international documents and securities.
- 33 Standard – The Customs formalities applicable to departing travellers shall be as simple as possible.

Specific Annex J3 – Means of Transport for Commercial Use

- 2 Recommended Practice - Customs formalities applicable to means of transport for commercial use should apply equally, regardless of the country of registration or ownership of the means of transport for commercial use, of the country from which they arrived or their destination.
- 9 Standard - When a declaration of arrival is required to be lodged with the Customs on arrival of means of transport for commercial use, the particulars required to be given thereon shall be limited to the minimum necessary to ensure compliance with Customs law
- 10 Standard - The Customs shall reduce, as far as possible, the number of copies of the declaration of arrival required to be submitted to them.
- 13 Standard - Customs formalities applicable upon the departure of means of transport for commercial use from the Customs territory shall be limited to ensure that:
- (a) where required, a declaration of departure is duly lodged with the competent Customs office;
 - (b) where appropriate, Customs seals are affixed;
 - (c) where required for control purposes, specified Customs routes are followed; and
 - (d) no unauthorized delay occurs in the departure of means of transport for commercial use.
- 14 Recommended Practice - The use of declaration of departure forms identical to those prescribed for declaration of arrival forms should be allowed by the Customs provided that their use for purposes of departure is clearly indicated.

Specific Annex K Chapter 2 – Documentary Evidence of Origin

- 2 Recommended Practice - Documentary evidence of origin should be required only when it is necessary for the application of preferential Customs duties, of economic or trade measures adopted unilaterally or under bilateral or multilateral agreements or of measures adopted for reasons of health or public order.
- 3 Recommended Practice – Documentary evidence of origin should not be required in the following cases:
 - d) Goods carried in Customs transit
- 7 Recommended Practice - Certificate of origin forms should be printed in the language(s) selected by the country of exportation and if these languages are neither English nor French, also in English or French
- 8 Recommended Practice - Where the certificate of origin is made out in a language that is not a language of the country of importation, the Customs of that country should not require, as a matter of course, a translation of the particulars given in the certificate of origin.

Specific Annex K Chapter 3 – Control of Documentary Evidence of Origin

- 3 Recommended Practice – The Customs Administration of a Contracting Party which has accepted this Chapter may request the competent authority of a Contracting Party which has accepted this Chapter and in whose territory documentary evidence of origin has been established to carry out control of such evidence:
 - a) where there are reasonable grounds to doubt the authenticity of the document;
 - b) where there are reasonable grounds to doubt the accuracy of the particulars given therein;
 - c) on a random basis.
- 4 Standard - Requests for control on a random basis, as provided for in Recommended Practice 3 c above, shall be identified as such and be kept to the minimum necessary to ensure adequate control.

In the development of the draft recommendations on harmonised border procedures compliance with the articles above will be considered as the basis for modernisation of the current procedures at TRACECA border crossings.

INTRODUCTION

Project Consortium

The international Consultancy Team for this project has been formed by 5 organisations with Scott Wilson as the lead Consultant. The Consortium members are as follows:

- | | |
|---|-----------------|
| • Scott Wilson Kirkpatrick | United Kingdom |
| • NEA Transport Research and Training | Netherlands |
| • Compass GMBH | Germany |
| • Sema | Belgium |
| • International Organisation of Migration | Based in Geneva |

As the lead firm, **Scott Wilson** is probably the most experienced Consultant working on customs and border crossings projects under the Tacis programme. They have completed border crossing studies for Tacis under both the TRACECA and Cross Border Programmes with site evaluations of over 100 crossings. In addition, they have undertaken similar studies for the ADB in Central Asia. In addition to these projects, they have also undertaken two other TRACECA projects with Customs elements, three other Tacis transport project with Customs interfaces and are responsible for development of a Customs Reform Programme in Central Asia for ADB. They are therefore familiar with both the border and Customs environment throughout the TRACECA region.

The proposed Team for the project has been specially selected on the basis of extensive international and local experience, both in terms of relevant skills and regional expertise pertinent to the project. Each firm brings its own strengths to the consortium and together they are able to provide a team of highly experienced experts for the project. Each company recognises the importance of providing personnel who have the relevant experience and practical skills to ensure the successful application of the project in meeting its objectives.

PROJECT APPRECIATION

Project Approach

Use of this Logical Framework concept has the following advantages:

- Common understanding of the objectives of all concerned;
- Fundamental questions are asked in relation to existing border procedures and the weaknesses analysed;
- Systematic and logical analysis of the inter-related elements between documentation, procedures, controls, training, brokerage and transit systems are emphasised;
- Key linkages between these project elements and external factors are highlighted;

-
- Systematic approach to monitoring and analysing the different aspects of the project;
 - Standard procedures for collecting and analysing data across the 13 countries;
 - Continuity of approach throughout the duration of the 2-year project allowing for possible changes in staff and in the final handover to the TRACECA National Commissions;
 - Identifies how the success of the project can be quantified.

PROJECT LOGICAL FRAMEWORK

Wider Objectives: To promote a transport corridor between Europe and the Caucuses/Central Asia through regional harmonisation and integration with international transport and trade practices and to promote the movement of traffic along that corridor

Specific Project Objectives: To harmonise border crossing procedures within the region and to align them with EU practice.

Outputs: The following outputs will be provided:

Institutional deliverables: Customs Working Groups, Institutes of Customs Brokers, Training in modern border procedures within the Working Groups;

Technical Reports: Border Procedures Database, Border Documentation Report, Harmonised Controls and Implementation Plan, Manual for Customs Officers, User Guide for transport operators and traders, Pre-Feasibility Report on Development of Common Transit Procedures;

Non Technical Reports: Inception Report, Progress Reports, Draft Final and Final Report, Administrative Reports, Information Reports. (Reports/Guides to be available in Russian/English)

Activities:

- Development of coordination mechanism with the IGC and National Commissions;
- Review of previous work and recommendations;
- Establishment of Customs Working Groups and Brokers Associations;
- Audit of designated Border Procedures;
- Development of reports on designated Documentation and Harmonised Controls;
- Production of User Guides and Manuals (Russian/English);
- Training in modern border procedures within the Working Groups;
- Proposals for a Common Transit Procedural System;
- Production of standard Tacis reports.

Target Group: The direct Beneficiary is the National TRACECA Commissions (or their equivalent) and the Inter Governmental Commission. The indirect beneficiaries will be the various border organisations, traders and transport organisations through harmonised and simplified procedures.

Inputs: Technical assistance will include 960 man days of long term experts, 490 man days of short term experts. A project office will be established in Baku within the IGC and there will be a Focal Point within the National Commissions in each country. Visits will be made to all relevant organisations and selected border crossings. Liaison will be maintained with other TRACECA projects and the other IFIs active in the region.

Assumptions:

- TRACECA National Commissions have sufficient influence to implement changes in border procedures and facilitate the work of the project;
- National Customs will be fully supportive of Customs Working Groups and allow external involvement in meetings;
- Customs Broking Associations can be formed and established as legal entities.
- That the restrictions and security implementations imposed following the events of September the 11th 2001 do not impede projects progress and access at borders

Specific Project Objectives

It can be seen that the “**Harmonisation of Border Crossing Procedures**” project is particularly relevant in that:

- Harmonisation would promote regional cooperation;
- Improvements in border processing would promote the use of the corridor;
- Complex and time-consuming procedures have been shown to be a deterrent to regional trade and transport systems.

At the September 1998 International TRACECA Conference in Baku, 12 member states signed a Multi-Lateral Agreement (MLA), including:

- Armenia
- Azerbaijan
- Bulgaria
- Georgia
- Kazakhstan
- Kyrgyzstan
- Moldova
- Romania
- Tajikistan
- Turkey
- Ukraine
- Uzbekistan

The MLA allowed for subsequent accession of other states including Turkmenistan. It should be noted that Turkmenistan will be included within the terms and activities of the project

The MLA is valid for 10 years and contains the following references to the harmonisation of border crossing procedures:

- Article 8 – 6 g “simplifying customs procedures and practices which are applied at established crossing points”;
- Technical Annex on International Railway Transport – Article 6 – “ the Parties shall co-operate at the level of the competent authorities to facilitate border crossing operations”;
- Technical Annex on Customs and Documentation Procedures – A harmonised format for the Customs Declaration for goods, in the UN aligned form, shall be developed and introduced within the territories of the parties”, “harmonised UN-aligned commercial documentation accompanying goods in bilingual form shall be introduced for use within the territories of the Parties as soon as possible” and “the Parties shall promote the establishment and development of licensed services of customs brokers”.
- Article 10 – Final (IGC) Resolutions – That, the working languages shall be in English and Russian.

It can be seen that the issues to be addressed by this project represent an integral part of the MLA and its objectives.

The overall TRACECA programme objective is:

“To promote a transport corridor between Europe and the Caucasus/Central Asia through regional harmonisation and integration with international transport and trade practices and to promote the movement of traffic along that corridor”.

Within this overall objective, it has been recognised that a key element was improvements in trade facilitation. Previous work has highlighted the delays at the road and rail borders that were hampering efforts by TRACECA to promote development of an integrated transport corridor. This project seeks to resolve many of these constraints.

The specific project objectives are:

“to harmonise border crossing procedures within the region and to align them with EU practice”

The emphasis of the project will be on implementation of improved procedures in the region in collaboration with the TRACECA National Commissions and their National Secretaries facilitating inputs to individual National Governments.

The expected results will be appreciable improvements in the efficiency of border procedures that will be reflected in reduced delays at road, rail and port borders. These reduced transit times should result in lower transport costs and greater reliability that will lead to increased trading opportunities.

Outputs

The outputs of the project are designed to ensure the project objectives are achieved by the production of the designated deliverables. These consist of three types of deliverables:

- Institutional;
- Technical Reports;
- Non-technical Reports.

Institutional:

The Project is expected to provide the following institutional deliverables:

- Customs Working Groups;
- Institute of Customs Brokers, where applicable;
- Training in modern border Procedures, within the working groups;

Technical Reports:

- Border Procedures Database;
- Border Documentation Report;
- Harmonised Controls and Implementation Plan;
- Manual for Customs Officers; (Russian/English)
- User Guide for transport operators and traders; (Russian/English)
- Pre-Feasibility report on Development of Common Transit Procedures.

Non Technical Reports:

- Inception Report;
- Progress Report;
- Draft Final and Final Report;
- Administrative Report;
- Information Reports.

Inputs

- 960 man days of long term specialist input covering:
 - Project Planning and Supervision;
 - Project Co-ordination at both central and national level;
 - Project Management.
- 490 man days of short term specialist input covering:
 - Trade Facilitation;
 - Customs;
 - Immigration;
 - Veterinary;
 - Phytosanitary;
 - Customs Brokerage;
 - Freight Forwarding International Logistics;
 - Border Post Design;
 - Legal;
 - Training;
 - Information Technology in Customs;
 - Project Co-ordination.
- Additional input of local staff for the support of the project specialists during visits:
 - Secretarial and Administrative staff;
 - Interpreters;
 - Translators;
 - Drivers.

Visits

Regular visits will be required to all 13 countries to ensure project progress, to collect data and meet appropriate authorities but working through the TRACECA National Commissions and their Secretaries.

These will include the following:

- Customs Working Groups;
- Brokers Associations;
- Site visits to designated border locations.

Meetings

Meetings will be held with the following organisations:

- TRACECA Inter Governmental Commission
- TRACECA National Commissions and their Secretaries;
- The European Commission;
- EU Delegations;
- The TRACECA Coordination Team;
- Tacis and Phare Coordination Units;
- EU Monitors;
- State Customs;
- State Border Guards/Immigration Services;
- Ministries of Agriculture;
- Road Police/Traffic Inspectorate;
- Ministries of Transport;
- State Railways;
- National Freight Forwarding Associations;
- International Road Transport Associations;
- Customs Brokers Associations;
- Major road transporters;
- Port Authorities.
- IRU;
- World Bank;
- European Bank for Reconstruction and Development;
- Asian Development Bank;
- UNDP;
- USAID;

Project Environment

It is considered that the Project has two key elements:

- Institutional;
- Technical.

Institutional

The Terms of Reference make clear the need for a strong institutional framework to achieve the objectives of this project. The focus is on effective co-operation mechanisms that are able to address the respective issues, reach a consensus and then persuade the relevant organisations to consider adopting new approaches that will lead to simplified and harmonised procedures.

The Consultant notes the institutional structure of the Intergovernmental Commission with a Central Secretariat in Baku and National Commissions (or equivalent in each country). In principle, decision-making and co-ordination is concentrated in Baku, with the working groups being located in each country.

The TRACECA National Commissions represent the linkage between the Commission and its working groups and the National Government.

The Consultant has adopted a similar institutional framework for the project. The Project Manager responsible for overall decision-making of the project and for project co-ordination is based in the IGC Building in Baku. This will enable day-to-day contact with the officers of the Commission to ensure effective liaison throughout the 2 year period. He will coordinate his technical working groups/teams from this base through the two Team Leaders who will be located respectively in the Black Sea/Caucasus and Central Asian Regions. The national level coordination will be undertaken through the nominated Focal Points of the National Commissions with liaison by the Team Leaders.

The Consultant is confident that the proposed mechanisms indicated above will ensure the required co-operation and co-ordination on strategic and technical issues at:

- Central level in Baku between the IGC and its Secretariat and the Project Management;
- Regional level between the National Commissions and their respective Governments

Technical

Procedures

The technical issues relate to the particular environment of border crossings in the TRACECA countries. The principle cause of the delays at the border crossings is the use of paper-based procedures, rather than digital/computerised, that are then compounded by a number of other factors. Customs is generally responsible for the longest processing period incurred during any border transit. The existing legislation and practices used in most countries in the TRACECA region, in reality, amount to a primary clearance at the border, irrespective of whether it is being cleared inland or is travelling in transit under bond (TIR). The problem of documentation is therefore related principally to the production requirement as part of the procedures, rather than their specific format. Customs at the borders tend to work in isolation, rather than in combination with their colleagues responsible for the internal clearance.

The existing border procedures are not yet compatible with principles of the Revised Kyoto Convention to which most countries are working towards. Within most of these agreements are clauses relating to commitments to simplify and harmonise border procedures. There have been some improvements in relation to inter-Customs Union traffic and the installation of IT control systems but also some deterioration at other TRACECA border crossings. As economic conditions improve and regional trade expands, it is expected that the delays at borders will not improve unless expedited procedures are introduced.

The Consultant, in the two Team Leaders, has considerable experience of border procedures throughout the TRACECA region, though an audit is required in view of recent procedural changes at some borders. They will make these selected audits of border procedures as well as propose improvements designed to simplify and harmonise procedures.

Documentation

In general, all Customs documentation used in the CIS is virtually identical. Each country uses the standard Cargo Declaration in use throughout the CIS and which is similar to the Single Administrative Document (SAD) used throughout most of Europe. It is understood that Romania, Bulgaria and Turkey also use standard declarations compatible with the SAD.

Whilst the Cargo Declaration is a standard document, almost all other documentation, other than the TIR carnet, CMR note and the Certificate of Origin, is non-standard. Most of the support documents, such as road consignment notes, contracts, import licences, are non-standard and are often in a foreign language.

A major issue to be considered within the project will be related to what documents are required to be produced where. Simplified procedures have to be based on less checks for standard transits, though more focussed on higher risk traffic. The methodology adopted in the EU is to severely reduce the documentation requirements at the border in favour of centralising non-core checks at the inland point of clearance. Thus, the key document problem is less about document format than about point of production.

The lack of language skills at most borders places increased reliance on document recognition.

Comments on the Terms of Reference

The Consultant has carefully reviewed the Terms of Reference for the TRACECA Harmonisation of Border Crossing Procedures and would like to make some comments and changes in relation to some of the aspects in the final Inception Report.

Overall Objectives

The objective of this project “will be to harmonise procedures within the region and to align them with EU practice”. The stated objective does not refer to simplification. It is considered that in many TRACECA countries that the procedures are already harmonised – i.e the procedure on one side of the border is the same as on the other. The Consultant considers that simplification is more important than harmonisation, though this may assist, and is clearly stated as an objective in Article 8 of the MLA. The Consultant has therefore assumed that “harmonisation” in this case also implies simplification.

The objective implies that all procedures should be harmonised with EU practice. Within the EU there are no internal border controls and the practices at the external borders are not identical, though they may be similar. In meeting this objective, the Consultant will have regard to both EU and recommendations of other international organisations and treaties. Examples of this would be compliance with WTO, the Revised Kyoto Agreement, SITPRO, WCO etc.

The objectives section implies that the project is mainly concerned with the implementation of the previous TRACECA Trade Facilitation Project and work should not be repeated. Whilst acknowledging that this project is a natural progression for the Trade Facilitation Project, it is considered that the Terms of Reference does not take due recognition of extra work necessary to implement harmonised procedures, such as the need to revalidate and obtain data in respect of the new/additional countries.

Customs Working Groups

The Consultant fully accepts the need to establish Customs Working Groups. However, there are major concerns as to whether the proposed format will be implementable. The ToR infers that all countries are keen to establish such organisations. Experience in the region indicates that such working groups are difficult to form and that Customs are often reticent to participate.

The Consultant considers that Customs Working Groups should consist of national Customs and whenever possible representative from the transporters. The removal of this conditionality will increase the potential of establishing such Groups. In those without a 'transporter' presence it may be possible to introduce such representation at a later stage.

In order for these Customs Working Groups to be effective, the composition from the Customs must include potential decision-makers. This is likely to be at either Director or Deputy or Assistant Director level.

Management Development and Training

The Consultant foresees some problems in implementing the section as it is improbable that a standard uniform procedure can be implemented in all cases and that there will be some variances within a harmonised conceptual system.

These variances will make it difficult to produce a standardised manual for Customs Officers because individual situations will be present. A more significant problem is that the border procedures are enshrined in national legislation, usually in the Customs Code that contains both primary and secondary legislation. Given this situation the manual could not be issued on an official basis without Government approval. It is also considered doubtful that Customs would allow an external party to issue manuals for use by its own personnel.

The production of the User guide for transport operators and traders is expected to be less contentious. However, it will also present problems due to the non-uniform situation and its lack of official authorisation. In addition the situation and localised regulations at some borders change without notice and it will be difficult to ensure that such manuals are current.

Customs Broker Associations

The Consultant recognises the desire to establish Customs Brokers Association but is concerned at the practicality of implementing the ToR. It should be noted that there are not Customs Brokers Associations throughout the EU.

The approach proposed by the Consultant is to identify and report on the brokerage situation in each country and recommend a strategy to promote brokerage services. In those countries where it is considered there would be benefit in establishing such an Association and it could obtain the necessary government authorisation, the Consultant would assist in its formation, similar to the process adopted in relation to forming the Freight Forwarding Associations.

Programming

The Terms of Reference infer that the project will be undertaken concurrently in all 13 countries. Whilst the Consultant understands the need for all countries to be involved in a co-ordinated programme, it is considered that it may be impractical to proceed on a simultaneous basis.

During the Inception Period the Consultant will set out a programme of priorities. It is considered that the potential to introduce harmonised procedures will be greater in some countries than other. It is also believed that there may be some benefit in considering pilot projects at certain key border to be able to demonstrate the application of simplified and harmonised procedures.

The same situation applies to Customs Brokers in that following the initial assessment, priority will be given to those countries where the conditions are suitable for such an Association before proceeding to those where conditions will make an Association significantly more difficult to form.

Team Composition

The Terms of Reference indicates that the Core Team should consist of Transport Economists and Transport Lawyers. The Consultant does not agree with the proposed profiles for the following reasons:

- There is no significant economic input to this project, except a minor role within the Pre-Feasibility Study;
- There is no direct legal input, except in relation to identification of possible changes in legislation to implement the proposals;
- The profiles do not indicate any requirement for Customs and border procedures experience that represents the core function of the project.

The Consultant has included both lawyers and transport economists within the team as short term experts to cover these non-core disciplines. The border inspection team consists of specialists with expertise in each of the main border activities.

Risks and Assumptions

The identified risks within the ToR are noted:

- Decisions are taken contrary to the Articles in the Multi-Lateral Agreement, particularly Article 8, or that the spirit of the Agreement does not result in implementation;
- The IGC and the CWG does not take decisions on key issues, or is not in a position to do so;
- The various agencies are not informed of the engagements of the MLA and its Annexes. The Consultant is aware that this is the situation in a number of TRACECA states. However, the Consultant will ensure that such bodies are made aware of these obligations within the course of the project;
- Decisions prove incapable of implementation because of insufficient financial resources in individual states. This risk is considered to be low as the funding necessary for phased implementation is not considered to be high. It is considered that the higher risk is of non-implementation due to legislation or inflexibility of the various organisations in accepting new approaches;
- Back-up on legal issues is not made available from the planned Legal Basis for Transit Transportation project. The Consultant can partly mitigate this risk by use of the project lawyers.
- Events pertaining to the New York September the 11th 2001 terrorism.

The Consultant is experienced in all of the various aspects of the project and in the ability to address problems as they arise and mitigate accordingly. One of the key roles of the Project Manager is to ensure that both the Task Manager and the Commission are informed of potential problems as they arise and to provide proposals for remedial action, if necessary in co-ordination with the IGC.

METHODOLOGY

The Consultant's standard methodology used for this type of technical assistance is to divide the project into a number of specific sequenced or parallel tasks. This enables the Beneficiaries, the Task Manager and the Permanent Secretariat to have a clear picture of progress achieved at any point within the 2-year project. It therefore provides appropriate project transparency.

Inception Phase

Mobilisation

The Consultant has mobilised his specialist Project Team two days after the signature of the contract with Tacis. This enabled the Core Team, consisting of the Project Manager and the two Team Leaders to proceed to the Region within days to establish initial contact for the project with the Secretariat in Baku. It is anticipated that an Inception visit was also be required with the Task Manager in Brussels and this was carried out on the 4th of December 2001.

Inception Meetings

The Inception/Kick-off Meetings in both Brussels, Baku and Tblisi will review the methodology and work planning contained within this Proposal. These may relate to

changes that have occurred in relation to project needs since the Terms of Reference were prepared or in project emphasis. Conversely, the Task Manager or the Secretariat may require clarification on the proposal or adjustments to the proposed programme and methodology.

A key issue will be agreement on priorities. It is recognised that the tasks in this proposal are not sequential and many will have to be undertaken concurrently in order to proceed on a broad front. However, it is appreciated that some tasks are considered to be more urgent than others, some have a longer potential implementation lead time and still others will require more detailed research before the core elements of the task can be undertaken.

The Consultant will discuss the institutional arrangements to be followed in this project. In particular, the following issues will need to be clarified:

- Co-operation mechanisms between the Consultant, Task Manager and Secretariat;
- Reporting and co-operation mechanisms with EU Delegations and Monitors;
- Liaison mechanisms with TRACECA National Commissions and their Secretaries;
- Relationships between the National Commissions and their Government organisations, Customs (Committees), Immigration (Border Guards), Ministries of Agriculture (Veterinary/phytosanitary), Internal Security (police) etc.;
- Liaison and support with the Customs Working Groups.

It is hoped that representatives of some of the National Commissions can be present at this kick-off meeting in Baku, so as to be able to address these institutional arrangements in detail and to be able to adopt a common approach throughout the TRACECA countries.

The Consultant recognised the critical importance of the organisational/institutional aspects of this project in order for it to achieve its goals. Thus, the decision to appoint a Project Manager with such experience to be based in Baku in the TRACECA offices.

Review of Previous Work and Recommendations

The Core Project Team will review all previous reports that are expected to be relevant to this project. This is expected to include the following that have been undertaken by members of the project team:

- TRACECA Trade Facilitation, Customs Procedures and Freight Forwarding Project;
- TRACECA International Road Transport Transit Facilitation;
- TRACECA Transport Legal Framework.

Working Groups

The Consultant will discuss the roles and responsibilities of the proposed TRACECA Customs Working Groups. In the Approach Section, the Consultant has indicated some possible concerns regarding the potential effectiveness of these Working Groups. These will be discussed in detail with the Permanent Secretariat prior to preparation of the Terms of Reference (ToR).

The Customs Working Groups will be established in as many countries as possible. They will be attached to each of the National Commissions and should include representatives of both border operators and users. This should include State Customs and a representative of either the International Road Transport Association and/or the National Freight Forwarding Association, plus representative of the other Ministries involved in border controls, if possible.

Inception Report

The Inception Phase will be completed with the production and circulation of a standard Tacis Inception the second week of March 2002. This will be in both Russian and English in hard copy and diskette. This will contain the following:

- Project Synopsis;
- Analysis of the Project – summarising initial findings;
- Project Planning – reporting on work completed and programme to week 40.

The Report will propose modifications to the proposal and the ToR on which the study is based. Reasons will be given for the modifications and these will be discussed with both the Task Manager and the Secretariats.

The appendix will contain the aide-memoir in relation to the Trade Facilitation Project, the ToRs for the Customs Working Groups and the organisations/bodies with whom the project will liase to ensure effective implementation.

Project Inception Phase – November 2001 to March 2002

Border Procedures Audit

The Consultant recognises that significant work has already been undertaken in relation to the identification of border procedures. There is a need to confirm the exact nature of the procedures being used in the 13 countries. There are currently no comprehensive records on such procedures and if the objective is to harmonise procedures, then it is imperative that Tacis has knowledge of the base from which such changes will commence.

It is proposed to establish a border procedures database covering all 13 countries to define the current system from which the proposed harmonisation is to be developed. The team leaders, with the Project Manager will compile this database in Baku. It is envisaged that a number of site visits will be made and a 3-4 month period has been allowed for such visits.

Document Preparation

The Consultant will collect sample documentation used in each country in relation to border transits – i.e. only those documents that have to be physically produced in order to transit that countries border.

Sample documentation will be collected by the Consultant's with the assistance of the Customs Working Groups, where established, in relation to Customs required documentation only.

The Consultant will prepare a Border Documentation Report that contains models of all the key documents necessary for a border transit. These will be in English and Russian, unless it is an international document that is in nominated language only such as TIR Carnets and CMR.

Harmonised Controls and Implementation Plan

It should be noted that these proposed controls will only relate to the movement of freight traffic. This will include the cargo, the means of transport (truck/railwagon/ship) and the personnel responsible for the means of transport (driver, guard etc.)

It is recognised that it will take time to implement a harmonised system and that this is unlikely to be fully achieved within the timeframe of this project, as indicated in the ToR. For example, most of these procedures are enshrined within national legislation and thus, changes involving legislative changes are unlikely to be achieved in practice within 2 years.

The Consultant believes that consideration should be given to the possible use of pilot programmes at pre-selected borders and that the procedures of the various organisations need not be implemented at the same time.

Management Development and Training

The Consultant will prepare and issue:

- A Manual for Customs Officers; (Russian/English)
- A User Guide for transport operators and traders.(Russian/English)

Establishment of a Customs Brokers Association

In accordance with the TRACECA Multi-lateral Agreement, The Consultant will assist in developing an Institute of Customs Brokers. The ToR indicates that this must have close links to the Freight Forwarders Association. The Consultant proposes a more flexible approach to align to National requirements.

Pre-feasibility Study of Common Transit Procedures

The Consultant recognises the importance of an effective transit system in the TRACECA Region. This is particularly important in respect of those CIS countries that are landlocked. The lack of such systems significantly increases transport costs, thus constraining trade.

Computerisation

The Contractor will establish a specific website for the project, similar to that set up and in operation for the TRACECA Road Transport facilitation project. Any reports sent for inclusion on the TRACECA web site will be in “.doc” or “.pdf” format to allow for further processing prior to posting on the web. Contact with the webmaster will be made by the Project Co-ordinator in Basingstoke prior to any such electronic transfer.