



**TRACECA: Гармонизация
Процедур Пересечения Границ**

**Материалы для
Тренинга
Таможенных
Рабочих Групп**

**Современные Пограничные
Процедуры**

- Анализ примеров
- Документы, представленные на обсуждение

Издание 3 Декабрь 2002 года

Издано в декабре 2002 года
Авторское право © 2002, Tacis Services DG 1A, Европейская Комиссия

Запросы об издании копий должны быть направлены в
Информационный Отдел Tacis
Европейская Комиссия, Aarlenstraat 88 1/ 06 Rue d'Arion, B-1040 Brussels.

Данный отчет произведен Scott Wilson/Compass/NEA/Sema. Сведения, заключения, и
объяснения, изложенные в данном документе, принадлежат исключительно
Scott Wilson/Compass/NEA/Sema и ни при каких обстоятельствах не должны
восприниматься как политика или мнения, излагаемые Европейской Комиссией

ОГЛАВЛЕНИЕ

1.0 ВВЕДЕНИЕ В МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ТРЕНИНГА ТАМОЖЕННЫХ РАБОЧИХ ГРУПП	4
Материалы для Тренинга ТРГ будут дополнены по ходу Проекта.	4
2.0 СОВРЕМЕННАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИКА ПО ГАРМОНИЗАЦИИ ГРАНИЦ	5
2.1 АНАЛИЗ ПРИМЕРОВ	5
2.1.1 Комплексное Администрирование Границ (КАГ)	5
2.1.2 Взаимообмен сотрудниками	9
2.2 ДОКУМЕНТЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА РАССМОТРЕНИЕ	12
2.2.1 Доступные границы	13
2.2.2 Всемирная Таможенная Организация (ВТО)	18
2.2.3 Пересмотренная Киотская Конвенция – Часто Задаваемые Вопросы	20

1.0 ВВЕДЕНИЕ В МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ ТРЕНИНГА ТАМОЖЕННЫХ РАБОЧИХ ГРУПП

Три Проекта TRACECA, поддерживающие Институт TRACECA, следует объединить в рамках Рабочих Групп под Руководством соответствующих Национальных Секретарей. Следовательно, для устойчивого развития Транспортного Коридора TRACECA является важным то, что эти Рабочие Группы будут полностью проинформированы о разнообразных аспектах Транзитного Пересечения Границ, Тарифов и Общего Юридического базиса в регионе.

Для поддержки данных концепций Проектом ГППГ были подготовлены несколько Тренинг Документов, целью которых является содействие Рабочим Группам в лучшем понимании некоторых концепций и практик современного менеджмента.

Для поддержки Национальных Секретарей и ТРГ, Проектом ГППГ был подготовлен ряд Материалов для Тренинга. Сюда вошли анализы примеров и представленные на рассмотрение документы, цель которых ознакомить с некоторыми аспектами Современных Пограничных Процедур, которые отрегулированы в соответствии с практикой ЕС и мировой практикой.

Некоторые материалы были тщательно отобраны и воспроизведены, с разрешения, Британской Международной Фрахтовой Ассоциации (BIFA) и являются примерами процессов, протекающих в настоящее время на европейских границах и европейского законодательства.

Были также проведены исследования конкретных ситуаций на границах и приведены примеры из практики Европейских и Региональных Таможен.

Мы надеемся, что данные Материалы для Тренинга расширят знание каждого индивидуального участника и ТРГ в целом.

Ожидается, что Рабочие Группы расширят область своей деятельности для того, чтобы охватить все три проекта TRACECA и выделятся в Рабочие Группы по Облегчению Торговых Операций, которые в свою очередь будут способствовать увеличению уровня торговли своих стран и Коридора TRACECA

Это предсказано, который Рабочие Группы расширят их роль, чтобы охватить все аспекты трех Проектов TRACECA и развить в Торговые Группы Работы Помощи, которые увеличат торговлю их страна и TRACECA Коридор.

Материалы для Тренинга ТРГ будут дополнены по ходу Проекта.

2.0 СОВРЕМЕННАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИКА ПО ГАРМОНИЗАЦИИ ГРАНИЦ

2.1 АНАЛИЗ ПРИМЕРОВ

2.1.1 Комплексное Администрирование Границ (КАГ)

Совместное администрирование – Канада – Соединенные Штаты Америки

ПЕРВОНАЧАЛЬНАЯ СТАДИЯ

В соответствии с Соглашением по Нашей Общей Границе, цель совместного администрирования границ состоит в том, чтобы уменьшить затраты обоих правительств, посредством создания совместных учреждений, проводящих пограничные осмотры.

За прошедшие четыре года, были определены несколько совместных строительных проектов по обновлению и реконструкции ключевых пограничных переходов. Посредством этих проектов будет снижено имеющее место дублирование пространства, а также будет увеличено использование тех площадей, которые обычно не используются по их максимальной вместимости (например, тренинг комнаты и конференц-залы). Кроме того, в новых зданиях, под одной крышей будут размещаться службы обеих стран, проводящие пограничный осмотр, увеличивая, таким образом, безопасность, как персонала, так и проезжающих. Это, также усилит наше партнерство, и будет способствовать более тесному сотрудничеству между Канадой и Соединенными Штатами.

СТАДИЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Проектирование трех совместных строительных проектов подходит к концу; следующим этапом будет являться строительство. Месторасположение объектов:

- Свитграсс, Монтана/Коутс, Альберта;
- Покер Крик, Аляска/Литл Голд Крик, Юкон; и
- Оровилл, Вашингтон/Осойос, Британская Колумбия.

Результатом каждого проекта станет обновление устаревших зданий и создание инфраструктуры, соответствующей последним достижениям прогресса, необходимой для обслуживания как коммерческих, так и пассажирских перевозок в 21-ом веке.

Свитграсс, Монтана/Коутс, Альберта

В этом месте перевозится самый высокий объем грузов в штате Монтана и в области Альберта. Пограничный переход объединяет Междущтатную Автомагистраль США 15 (одну из важнейших магистралей, связывающих север и юг страны, которая берет начало на границе между США и

Мексикой в Сан-Диего, и соединяет Лос-Анджелес, Лас-Вегас и Солт-Лейк-Сити) и Магистраль 4 (ведущую к городу Калгари).

В ходе технико-экономического обоснования было рекомендовано, построить одно здание, котором будут расположены учреждения для совместного обслуживания пассажирских перевозок и два отдельных здания, в которых будут обслуживаться коммерческие перевозки. Строительной компании было поручено разработать проект зданий; к осени 2000-го года это задание было выполнено. Дата начала строительства - 30 апреля 2001-го года, заселение запланировано на сентябрь 2003-го. Здесь будут находиться сотрудники Таможни, Иммиграционной Службы и Министерства Сельского Хозяйства обеих стран.

(Рисунок 1 является эскизом новых средств обслуживания.) Данная идея будет в дальнейшем развиваться для постройки совместного учреждения по контролю над перевозками животных, смежному с отделением Министерства Сельского Хозяйства Соединенных Штатов расположенного в Свитграссе, штат Монтана.

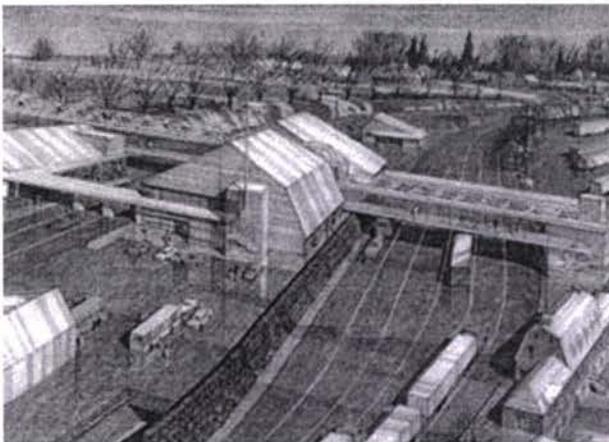


Рисунок 1.

Покер Крик, Аляска/Литл Голд Крик, Юкон

В этом месте находится самый северный сухопутный пограничный переход Северной Америки. Он связывает город Доусон Крик с городами Аляски, посредством Магистральной Тэйлора Вершина Мира. Здесь расположен - сезонный проезд, который функционирует только во время летних месяцев, после которых, дорога становится непроходимой и пограничный переход закрывается. Совместное учреждение является относительно небольшим, так как малы объемы перевозок. Из-за своего отдаленного расположения, здесь будет построено жилье для персонала. Проектирование данного здания завершено, стройка началась весной 2000-го года, заселено в мае 2001-го. (См. Рисунок 2.)

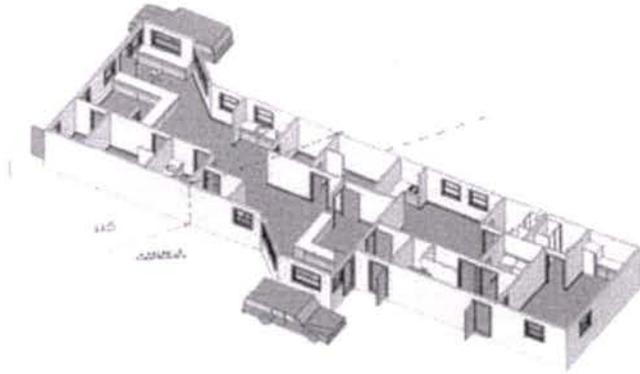


Рисунок 2.

Оровилл, Вашингтон/Осейос, Британская Колумбия

Этот пункт обслуживает внутреннюю часть Британской Колумбии в районе долины Оканоган и центральную область штата Вашингтон. Объем пассажирских перевозок довольно высок из-за фактора туризма. Детали проекта находились в стадии разработки с 1997-го года. Строительство же началось в июле 2001-го года, с запланированным завершением в течение лета 2003-го.(См. Рисунок 3 и 4.)



Рисунок 3.



Рисунок 4.

ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ

В ходе разработки этих проектов, обе страны столкнулись с различного рода трудностями от колебаний валюты до различий в политических курсах и законодательстве. Как только строительные проекты будут завершены, дальнейшее продвижение данной инициативы будет возможным посредством совместного планирования и оценки потенциальных возможностей и эффективности. Несмотря на эти проблемы, власти Канады и США остаются неизменными в своем решении о концепции совместных/общих пунктов обслуживания.

Транзитная Магистраль Проект Упрощения Движения

Вот что говорит по этому поводу заведующий отделом Таможенной Службы США, почтенный Раймонд У. Келли:

"Это соглашение принесет тройную выгоду. Канадскому правительству, правительству Соединенных Штатов, и индустрии международных

транспортировок".

ЧТО ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ ПРОЕКТ УПРОЩЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПО ТРАНЗИТНОЙ МАГИСТРАЛИ?

Данный проект представляет собой совместную инициативу Таможенной Службы Соединенных Штатов и Канадского Управления по Таможне и Государственным Доходам, предназначенную для упрощения требований предъявляемых документации по транзитному грузообороту через Канаду и Соединенные Штаты. Он был внедрен в проездах вдоль по Южному Онтарио/Мичигану и Южным въездным пунктам Онтарио/Нью-Йорка. Осуществление проекта по границе Канады – Соединенных Штатов, было предпринято на государственном уровне.

ПРЕДЫДУЩАЯ ПРОЦЕДУРА - «ЧЕТЫРЕ ОСТАНОВКИ»

Предыдущий процесс прохождения таможенного пункта состоял из четырех остановок:

1. перевозчики грузов останавливались на Таможне на выезде из страны для проверки документации и груза;
2. затем их вновь останавливали на Таможне по прибытию в страну транзита;
3. следовало сообщение в страну экспорта, как только они покидали страну транзита; и
4. вновь останавливаются на Таможне во время въезда в страну экспорта.

НОВАЯ ПРОЦЕДУРА – «ДВЕ ОСТАНОВКИ»

Проект Упрощения Движения по Транзитной Магистрали представляет собой двух-шаговый процесс, в котором перевозчик предъявляет документы по транзитному движению по прибытию на Таможню транзитной страны и вновь останавливается на Таможне по возвращению в страну экспорта.

Двух-шаговый процесс был имплементирован в результате Совместного Заявления по Сотрудничеству Соединенных Штатов и Канады Относительно Экспериментального Проекта Упрощения Движения по Транзитной Магистрали, которое было подписано 17 мая 1999-го года, в Вашингтоне, почетным Эрбом Далиуолом, бывшим Министром по Государственным Доходам, и почетным Раймондом В. Келли, заведующим отделом Таможенной Службы США.

Что это даст Грузоотправителям и Перевозчикам?

- меньшая загруженность экспортных путей, и в результате более высокие показатели грузооборота.

- снижение рисков, связанных с техникой безопасности и охраной труда водителей, которые должны пересечь экспортные пути для предъявления документов.
- Значительная экономия времени и денег для магистральных перевозчиков, примерно 30 на каждую поездку.

Транспортная индустрия и обе таможенные администрации извлекут выгоду из имплементации данного проекта, так как это позволит им перекинуть свои ресурсы на более необходимые задачи.

"Принцип одной остановки на границе, конечно, сэкономит время ... и то, что водители не должны выходить из тягача, и проходить через несколько рядов движения является, конечно, более безопасным. Раньше мы сталкивались с трудностями, связанными с отбуксовками грузов, ввозимых в Канаду и через нее, возникающими из-за задержек на границе. Теперь у нас нет такого рода проблем".

- Менеджер транспортной компании

2.1.2 Взаимообмен сотрудниками

В 1999 году, учитывая сложность и долгосрочность некоторых инициатив Соглашения, КУТГД и ТССША внедрили Программу по Взаимообмену сотрудниками для лучшего взаимопонимания, а также для налаживания более тесного сотрудничества и координирования развития данных инициатив.

В этой программе предусмотрен обмен экспертами в течение определенных периодов времени, дающий сотрудникам возможность каждой из сторон глубже понять технические, корпоративные и культурные аспекты, охваченные в инициативах Соглашения. Ответственность, возложенная на сотрудников, заключается в гарантировании ими того, что техническая сторона инициатив, правильно истолкована их администрациями.

Четыре подобных обмена имели место в 1999-ом году. Сотрудники ТССША получили представление о канадских пассажирских и коммерческих программах, в то время как сотрудники КУТГД ознакомились с американскими методами пост-аудитного менеджмента рисков.

Программа по Взаимообмену сотрудниками является наглядным примером выполнения обязательств со стороны КУТГД и ТССША по совместному продвижению инициатив Соглашения

Совместный Анализ Безопасности Границ

Соединенные Штаты и Канада столкнулись с внешними угрозами, связанными с международным терроризмом, межнациональным бандитизмом, контрабандой людей и наркотиков. Для того чтобы решить эти общие проблемы, которые являются важнейшими для обеих стран, необходима совместная деятельность по развитию скоординированной стратегии.

Правительствами Канады и Соединенных Штатов был установлен широкий диапазон механизмов, по усилению национальной безопасности. Чтобы решить вышеуказанные проблемы и противостоять внешним и внутренним угрозам, четыре инспекционных агентства (КУТГД, СИС, USINS и ТССША) пересмотрели таможенные и иммиграционные процессы, связанные с коммуникациями, обучением, целостностью границ, обмен опытом между разведками и органами контроля, так как именно эти службы способны предотвратить угрозы терроризма, преступности и контрабанды.

Цель данного анализа заключается в том, чтобы идентифицировать и обеспечить обмен опытом для определения контрольных показателей по незаконному движению товаров и людей и организовать более эффективные действия для предотвращения будущих угроз. В первую очередь следует сконцентрироваться на воздушных и морских портах. Это позволит соответствующим управлениям рассмотреть дальнейшие возможности по обмену информацией и разведывательной аналитикой, для более эффективного совместного обеспечения безопасности.

ПРОЦЕСС ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГРАНИЦ УПРОЩЕН ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

В течение прошедших пяти лет, правительствами Канады и Соединенных Штатов был проделан большой объем работы по упрощению таможенных и иммиграционных процессов связанных с пассажирами. Было имплементировано множество технологических программ, целью которых было ускорение оформления заранее утвержденных пассажиров, а также туристов. Используя самые современные технологии, были разработаны программы по определению специфических потребностей отдельных групп в некоторых областях, расположенных вдоль границы Канады и США. Эти программы варьируются, в зависимости от способа транспортировки и расположения пункта въезда, но общей целью является облегчение передвижения пассажиров и обеспечение целостности и безопасности границы. Долгосрочной же целью является гармонизация канадских и американских процессов альтернативного осмотра связанных с воздушным, морским и сухопутным транспортом, в областях используемых технологий и использования карт.

Магистраль CANPASS /PORTPASS Специализированные Пути для Сезонных Пассажиров

Программы, связанные с пассажирами магистралей предназначены ускорить пересечения границ для пассажиров, пользующихся сезонными билетами. Пассажиры смогут сэкономить время при осмотрах, проводимых на специальных путях. В Канаде, эту программу называют Магистраль CANPASS, в США она упоминается как PORTPASS Специализированные Пути для Сезонных Пассажиров (логические схемы с непосредственными связями).

Программы Магистраль CANPASS/PORTPASS являются открытыми как для граждан, так и для постоянных резидентов Канады и Соединенных Штатов. Отдельные лица, желающие участвовать в программе, просто представляют анкету и проходят проверку. После успешного принятия,

участники получают пакет, в который также входит и деколь для их транспортного средства.

В настоящее время, имеется множество различий между программами CANPASS и PORTPASS. К примеру, претенденты должны представить отдельную анкету для канадской и американской программ. Также идет работа по гармонизации этих двух процессов и разработки, объединенного процесса, по предоставлению разрешения на въезд заранее утвержденных пассажиров, въезжающих в обе страны. В то время как гармонизация может показаться простым процессом, фактически это трудоемкое дело.

ГАРМОНИЗИРОВАННЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ (NEXUS)

В настоящее время идет работа по экспериментальному проекту гармонизации пересечения границ, предназначенному для заранее утвержденных пассажиров, въезжающих в Канаду и Соединенные Штаты. В экспериментальном проекте будут использованы устройства считывающие лицензии, а также удостоверения личности на канадской стороне границы, и технология близости карты на стороне США. Данная экспериментальная программа на обеих сторонах границы Сарнии, Онтарио/Порт-Гурона и Мичигана была осуществлена в 2000-ом году.

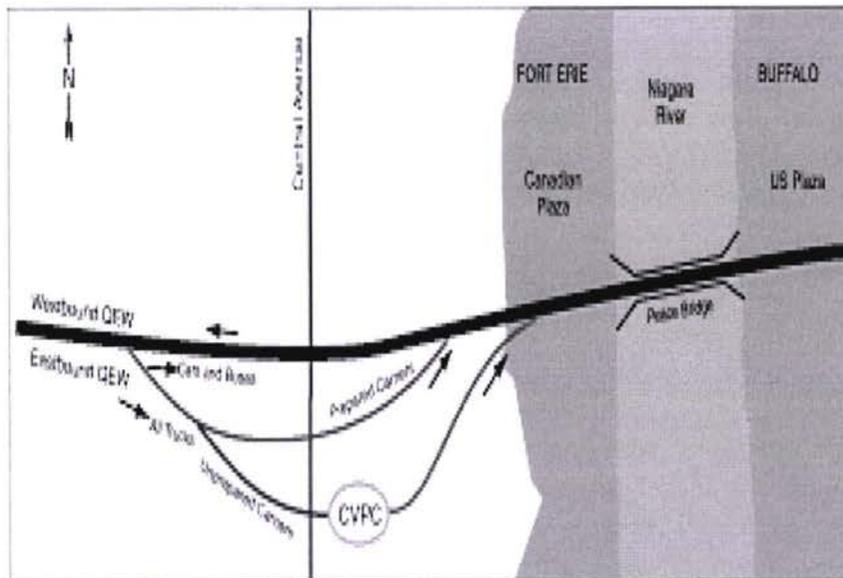
Гармонизированные особенности программы NEXUS включают в себя общие требования преемственности, общий режим санкций, объединенный процесс набора, общую карту, и унифицированную анкету и перечень инструкций. Экспериментальный проект NEXUS является выгодным как для контролирующих органов, так и для пассажиров.

Оценка проекта, наряду с другими выбранными системами альтернативного контроля проводится в настоящее время в приграничных зонах. Она будет способствовать в определении лучшего подхода для будущей гармонизации и расширению канадских и американских программ по альтернативному контролю магистралей.

Система Обработки Коммерческих Транспортных Средств

Центр Обработки Коммерческих Транспортных Средств (ЦОКТС) был основан для того, чтобы разрешить проблемы, возникающие при задержках обработки информации и скоплении документов, которые в свою очередь возникают при отсутствии подготовленных документов со стороны водителей грузовиков, направляющихся из Канады в Соединенные Штаты. В сущности, ЦОКТС отделяет перевозчиков с готовыми документами от тех, у кого они не подготовлены. Перевозчикам с готовыми документами, без каких-либо задержек, разрешается проехать непосредственно к границе США для прохождения таможенных процедур. Тем, кто заранее не подготовил документы, приходится ждать. Данная инициатива, предназначенная для минимизации продолжительных простоев, как правило, возникающих на приграничных мостах, находилась в разработке в течение 1999-го года и была имплементирована 1 ноября 1999-го года для коммерческих грузовиков,

направляющихся в США через «Мост Мирный», расположенный в Форте Эри, Онтарио, Канада. ЦОКТС Форта Эри эксплуатируется администрацией «Моста Мирный», и имеет ступенчатое устройство, которое позволяет контролировать движение коммерческих транспортных средств, и обеспечивать доступ сотрудников ТССША к надлежащей документации по импорту. Сотрудники Таможни США и Канады в ЦОКТС отсутствуют.



Перед въездом в Соединенные Штаты, водители, не подготовившие документы должны остановиться, припарковать свои грузовики в промежуточной зоне, предъявить документы дежурному, ждать приписки уникального штрихового кода к каждому коммерческому инвойсу и проездной ведомости грузовика, и удостовериться в том, что документы отправлены факсом таможенным брокерам в США. Как только документация была представлена сотрудникам ТССША, водителям разрешается проехать.

Применение концепции ЦОКТС обеспечивает существенную выгоду перевозчикам, Таможне, грузоотправителям, импортерам, а также администрации моста. Стало также возможным более быстрое пересечение границы, увеличение производительности оборудования и его эффективности. Кроме того, минимизированы заторы и задержки, вызванные неприготовленными перевозчиками.

Рассматривается также применение концепции ЦОКТС на других пограничных участках с высокими объемами перевозимых грузов

2.2 ДОКУМЕНТЫ, ПРЕДСТАВЛЕННЫЕ НА РАССМОТРЕНИЕ

2.2.1 Доступные границы¹

Продвижение проекта НКТС неразрывно связано со стратегическими бизнес решениями, касающимися тех решений, которые принимаются предпринимателем и предельными возможностями системы, в результате которых было принято некоторое количество поправок, к проекту НКТС, а так же к практическому применению НКТС в Великобритании.

Группа специалистов проекта НКТС наконец-то может осуществить введение в НКТС так как, Великобритания смогла уложиться до середины 2003 года, предельного срока, определенного Европейской Комиссией для имплементации проекта. Данная статья будет ознаменовать начало информационной кампании, которая будет продолжена в дальнейшем.

Что представляет собой Новая Компьютеризированная Транзитная Система?

Новая Компьютеризированная Транзитная Система (НКТС) является всеевропейской системой, основу которой составляет электронная декларация и обработка, разработанные для обеспечения более эффективного администрирования и контроля общего транзита Сообщества.

В нее входят все государства-члены ЕС, страны ЕАСТ и V4 – всего 22 страны. Администрации каждой страны предстоит разработать собственную структуру НКТС, которая будет связана с такими же структурами других стран, посредством центрального домена, находящегося в Брюсселе.

НКТС соединит около 3000 европейских таможенных офисов, и, в конечном счете, заменит существующую «бумажную» систему.

Почему внедряется НКТС?

Создание НКТС является ключевой рекомендацией отчета о расследовании, предпринятым Европейским Парламентом по выявлению мошенничества при транзитных операциях, и считается важнейшим элементом реформ, проводимых для обеспечения безопасности транзитных систем. Так называемые «бумажные» системы, имеющие место в настоящее время, открыты для мошенничества и неспособны обеспечить достаточно надежный уровень администрирования и контроля над движением транзитных товаров. Налицо также растущая нехватка четкости и последовательности в процедурах, и недостаток эффективных административных связей и сотрудничества между таможенными органами. Это приводит к дорогостоящим задержкам и путанице, наряду с повышенной вероятностью мошенничества.

Основными целями НКТС являются:

- Повысить эффективность и результативность транзитных процедур;
- Улучшить средства защиты и определения мошенничества;
- Ускорить транзакции, выполняемые согласно транзитным процедурам и обеспечить их безопасность.

¹ Воспроизводится с любезного разрешения BIFA. Интернет адрес: www.bifa.org

Каковы выгоды НКТС?

Для грузоотправителей преимущества использования НКТС будут включать в себя следующее:

- Улучшение качества предоставляемых услуг – меньше времени ожидания на таможне, больше гибкости при предъявлении деклараций;
- Более быстрый контроль и выдача товаров в офисе на пункте назначения, ведущие к скорейшему выполнению транзитных процедур и оформлению гарантии;
- Сокращение затрат, времени и объема работ связанных с растянутыми «бумажными» процедурами по декларированию товаров, которые в конечном счете ведут, посредством электронного взаимодействия с грузоотправителями, к созданию в значительной степени «безбумажной» транзитной среды;
- Возможность интеграции процедур по электронным транзитным декларациям в существующие компьютеризированные системы грузоотправителей;
- Обеспечение большей ясности и четкости транзитных операций и последовательности в требованиях;
- Дополнительные преимущества для тех, кто пользуется Упрощенными Процедурами в качестве уполномоченных грузоотправителей и грузополучателей.

Выгоды НКТС, будут включать в себя:

- Усовершенствованные механизмы связи и координации между таможенными органами;
- Снижение количества повторяющихся действий и ускорение обработки данных, экономия времени;
- Обеспечение большей последовательности в критериях работы и во внедрении транзитных законов;
- Более надежные данные и лучший контроль движений, обеспечение большей безопасности и лучшего администрирования транзита.

Когда это произойдет?

НКТС уже была успешно внедрена и находится в действии, в нескольких государствах – членах, куда входят: Нидерланды, Испания и Германия, а также в других контрагентах, таких как, Норвегия, Швейцария и Чешская Республика. Остальные страны, включая Великобританию, собираются присоединиться к центральной НКТС к концу июня 2003 года. Это не означает, что все европейские таможенные офисы перейдут к НКТС к этому времени, а лишь начало поэтапного свертывания процесса, длительностью более чем нескольких лет, в течение которого текущая 'старая «бумажная» транзитная система' будет продолжать функционировать параллельно с НКТС. [В сферу функционирования НКТС в настоящее время включены товары, передвигающиеся согласно установленным Упрощенным Процедурам для воздушного, морского и железнодорожного транспорта.]

Поэтапное внедрение НКТС в Великобритании должно начаться в январе 2003, на определенных экспериментальных участках, закрытых для пользования отдельными грузами и грузоотправителями. С апреля 2003

года, путем вовлечения большего количества британских офисов, большего количества грузоотправителей и офисов в других странах НКТС использование НКТС будет расширено. Крайний срок повсеместной имплементации НКТС в Великобритании запланирован на 30-ое июня 2003 года, время, когда все британские таможенные офисы должны быть связаны с сетью НКТС.

Какие грузоотправители могут пользоваться НКТС?

Все грузоотправители, использующие, или желающие пользоваться транзит общим транзитом Сообщества могут пользоваться НКТС. Необходимо иметь только средство для отсылки и получения электронных сообщений в Великобританию и из нее.

В течение первичной имплементации, единственным способом взаимодействия между грузоотправителями Великобритании и стран НКТС будет канал электронной почты, посредством ЭССД (Электронная Система Сбора Данных) шлюза Ведомственной электронной почты. Декларации, и другие специфические сообщения, могут быть представлены непосредственно электронной почтой, с помощью приложения Edifact. Следует подчеркнуть, что грузоотправители не смогут непосредственно взаимодействовать с НКТС, для ввода или исправления данных, а также иметь доступ к отчетам и фиксированным данным, им будет предоставлена возможность лишь обмениваться определенными структурированными сообщениями с системой.

Цель заключается в том, что все грузоотправители, в конечном счете, введут электронным образом все транзитные декларации и все другие необходимые сообщения, такие как сообщение о прибытии товаров, в НКТС. Подключенные грузоотправители во время проведения процедуры получают электронное уведомление о принятых ключевых решениях, таких как принятие декларации, выдача товаров, уведомление о расплате по долговым обязательствам, и т. д, как при отправке товара, так и при его получении.

В некоторых случаях, когда Уполномоченными Грузоотправителями/Грузополучателями используются Упрощенные Процедуры НКТС, обработка, и выдача товаров будет проводиться автоматически, и это позволит, в зависимости от условий санкционирования, провести ускоренное оформление товаров.

Какие возможности появятся у британских предпринимателей?

НКТС, внедренная в Великобритании, обеспечит гибкость использования Упрощенных Процедур НКТС для большинства предпринимателей, связанных с системой, при условии, что они отвечают определенным требованиям. Это позволит в значительной степени автоматически проводить селективный контроль на основе риска, а также обработку деклараций и выдачу товаров.

Предполагается, что три типа предпринимателей будут пользоваться НКТС:

1. Предприниматели НКТС
2. Уполномоченные Грузоотправители/Грузополучатели;
3. Грузоотправители/Грузополучатели НКТС.

Каждый из этих типов предпринимателей в различной степени извлечет выгоду, от присоединения к системе. Например, Предприниматель НКТС, т.е. практический каждый предприниматель, связывающийся электронным образом с НКТС, сможет предъявить декларации в любом офисе отбытия и сможет пользоваться сервисом, «до-предъявления» для того, чтобы предъявить декларацию до физического представления товаров.

Уполномоченные Грузоотправители/Грузополучатели, как и в настоящее время, проводить транзитные операции, не представляя товары и соответствующие документы таможенному офису. Тем не менее, они должны присоединиться к НКТС и заполнять свои декларации электронным образом.

Существующим Уполномоченным Грузоотправителям, санкционированным после 31-ого марта 1999 года, необходимо начать работу с декларациями НКТС, как только их офисы, контролирующие отправку, свяжутся с системой. Грузоотправителям, санкционированным до 31-ого марта 1999 года, необходимо проделать те же действия до 31-ого марта 2004 года.

Утверждение в качестве Грузоотправителя/Грузополучателя НКТС для предпринимателей с временно ввезенными в портах/аэропортах товарами, а также с экспортными товарами, уже представленными в офисе отправки, обеспечит им выдачу товаров без лимита времени, а также самоидентификацию документов без необходимости обращения в таможенный офис.

Полное описание типов предпринимателей и процедур, которые они будут использовать, содержится в документе связанного проекта НКТС - Введение для Предпринимателей, использующих Транзитные операции.

Могут ли также использоваться бумажные декларации?

Да, но только в течение переходного периода. НКТС будет использоваться параллельно с текущей 'старой «бумажной» системой транзита' до того как не достигнет способности полного взаимодействия по всей Европе. До этого времени грузоотправители все еще смогут предъявлять транзитные декларации на бумаге, но их обработка может занять существенно больше времени, чем обработка электронных деклараций.

В офисе отправки, по своему усмотрению, эти декларации могут быть введены в НКТС, в то время как, НКТС выдает сопроводительные документы, которые выдаются предпринимателю взамен 4 и 5 копий ЕАД.

Могут ли все еще использоваться бумажные варианты погрузочных перечней?

Да, но только какое-то время. Европейской Комиссией было решено, что длительное использование бумажных вариантов погрузочных перечней для транзитных грузов не совпадает с целями «безбумажной» транзитной системы. По этому поводу, было предложено исключить с 1-ого января 2005 года возможность использования бумажных вариантов погрузочных перечней из транзитного законодательства.

В НКТС имеются средства для создания электронного погрузочного перечня, Перечня Товаров, формирующего часть декларации и, который в будущем, будет являться единственным методом формирования многотоварных деклараций.

В течение переходного периода, бумажные варианты погрузочных перечней могут все еще использоваться, в качестве дополнения к транзитным декларациям.

Декларации все еще могут быть сделаны посредством электронного соединения к НКТС, но не будут приняты или обработаны, пока бумажные варианты погрузочных перечней не будут предъявлены в офисе отбытия. Вновь ожидается, что обработка бумажных вариантов погрузочных перечней может занять существенно больше времени, чем обработка деклараций в электронном формате, включая также Перечень Товаров. Кроме того, использование бумажных вариантов погрузочных перечней будет препятствовать использованию Упрощенных Процедур в пределах НКТС.

Будет ли все еще необходимо ставить печати на сопроводительных документах в офисе отбытия?

Да, для предпринимателей, использующих обычные процедуры. Предприниматели уполномоченные использовать Упрощенные Процедуры НКТС, генерирующие сопроводительные транзитные документы (СТД) в своих офисах, смогут идентифицировать документы либо специальной печатью, либо посредством электронного «оттиска» той же печати.

Предприниматели, использующие обычные процедуры смогут пользоваться сервисом «до-предъявления» в офисе отправки для того, чтобы оформить товары сразу после их представления.

Могут ли быть объединены электронные декларации НКТС с электронными экспортными декларациями?

Нет, по крайней мере, в ближайшем будущем. НКТС Великобритании будет представлять собой независимую компьютерную систему не являющейся частью, ни CHIEF, ни, таким образом, Новой Экспортной Системы (НЭС).

Возможность принятия объединенных деклараций, для обоих проектов НЭС и НКТС предполагается развить в будущем, в свете того, что использование объединенных экспортных/транзитных деклараций уже сокращено, посредством ликвидации требования, использования транзитных операций при ЕСП экспорте, и далее будет сокращаться, поскольку все больше стран принимает полное членство ЕС.

Как подготовиться предпринимателям и какова будет конечная стоимость?

Предприниматели, желающие присоединиться к системе должны обладать ИТ, достаточными, для того, чтобы посылать и получать сообщения, электронной почтой, в надлежащей форме (Edifact), где содержатся необходимые, согласно законодательству Европейского Союза, данные.

Структура транзитной декларации Edifact и других сообщений НКТС изложены в связанном документе проекта Техническая Спецификация Координации (ТСК).

Если они желают пользоваться Упрощенными Процедурами, с возможностью печатания STD в юридически требуемом формате (включая штриховой код), у себя в офисе, им необходимо также иметь настроенный должным образом принтер, и где необходимо, идентифицировать подлинность данного документа.

Развитие проекта НКТС в Великобритании, наряду с налаживанием НКТС в других странах, не подразумевает включения в себя функций предпринимателя, таких как фиксация декларации на экранах. Таким образом, коммерческие решения по взаимодействию предпринимателя с НКТС должны развиваться, чтобы позволить фиксацию требуемой декларации, «Перечня Товаров», а также других сообщений, основанных на существующих «бумажных критериях» ЕАД, их конвертацию в требуемый формат Edifact и отправку в НКТС, совместно с возможностью получать и переводить отклики из НКТС.

Эти подготовки означают для предпринимателей затраты выражающиеся, не только в издержках по разработке или приобретению программного обеспечения, но также и в возможных издержках, возникающих при вводе в эксплуатацию системы и зависят от их ИТ возможностей а, в дальнейшей перспективе, и от издержек связности, величина которых зависит от частоты их транзитных грузов.

Тем не менее, выгоды от пользования системой преобладают. Выше изложены преимущества пользования системой, результатом которых будет значительная экономия времени, ресурсов и труда, более быстрый контроль и выдача товаров как на пункте отправке, так на пункте назначения, более быстрое выполнение транзитных процедур, оформление гарантии и возможность пользоваться Упрощенными Процедурами, что приведет в конечном итоге, к функционированию фактически безбумажной системы.

2.2.2 Всемирная Таможенная Организация (ВТО)

Всемирная Таможенная Организация (ВТО) представляет собой независимый межправительственный орган, миссия которого увеличить эффективность и оперативность работы таможенных администраций в областях регулирования торговых операций, защиты общества и сбора доходов, таким образом, содействуя экономическому и социальному благополучию стран.

Для выполнения этих миссий ВТО:

- Устанавливает, обслуживает, поддерживает и способствует продвижению международных инструментов, необходимых для гармонизации и унифицированного применения упрощенных и эффективных Таможенных систем и процедур, контролирующих поток товаров, людей и транспортировок через Таможенные границы;

- Укрепляет старания своих участников в обеспечении соответствия с их законодательством, пытаясь максимизировать уровень и эффективность их сотрудничества, друг с другом, и с международными организациями, для борьбы с нарушениями таможенных и других международных процедур и правил;
- Способствует стараниям участников выполнить задачи, поставленные перед ними современной деловой средой и приспособиться к изменяющимся обстоятельствам; содействует налаживанию связей и сотрудничества среди участников, а также с другими международными организациями, обеспечивая целостность, развитие кадров, прозрачность, усовершенствования менеджмента и методов работы Таможенных администраций и обмена опытом.

ВТО была основана в 1950 году, в качестве Совета по Таможенному Сотрудничеству, с количеством участников – 146 стран. ВТО является единственной международной межправительственной организацией специализирующейся только по таможенным вопросам.

Главные цели тренинга и технических программ помощи, предоставляемых ВТО:

- Гарантировать имплементацию и унифицированное применение Таможенных Конвенций, подлежащие контролю со стороны ВТО (например, Гармонизированная Система для классификации товаров по Таможенным тарифам; система оценки ВТО, для ведения статистического учета внешнеторговых операций; гармонизированные Правила относительно Происхождения Товара; Киотская Конвенция по упрощению и гармонизации Таможенных процедур и другие международные Таможенные Конвенции, предназначенные для контроля стандартных процедур);
- Гарантировать имплементацию рекомендаций (например, Декларация о Единых Товарах);
- Увеличить эффективность и оперативность соблюдения норм и положений, а также предоставления качественного сервиса обществу, правительству и бизнес сообществу, со стороны таможенных администраций;
- Содействовать Таможенным администрациям стран-участниц в преобразовании и модернизации своих организаций, посредством использования современных технологий, введения лучших методов администрации и управления кадрами, включая развитие тренинг системы, обеспечения большей прозрачности в процедурах, и улучшения целостности штата.

ВТО предлагает 38 стандартных тренинг программ и 68 тренинг модулей. Они осуществляются посредством 250 семинаров, ежегодно проводимых опытными экспертами с бюджетом 2 миллиона долларов США.

2.2.3 Пересмотренная Киотская Конвенция – Часто Задаваемые Вопросы

Перечень вопросов

Раздел 1. Пересмотренная Киотская Конвенция

1. Позволит ли Таможне, имплементация пересмотренной Киотской Конвенции поддерживать контроль при облегчении торговых операций?
2. Принесет ли пользу пересмотренная Киотская Конвенция всем видам транспорта?
3. Приспособлена ли пересмотренная Киотская Конвенция к потребностям развивающихся стран?
4. Содействует ли пересмотренная Киотская Конвенция правительствам справляться с возникающими проблемами в сфере электронной коммерции?
5. Реально ли ожидать, что все члены ВТО примут пересмотренную Киотскую Конвенцию?
6. Разумно ли ожидать того, что таможенные администрации осуществят 600 Стандартов, и все Рекомендации и Методы, содержащиеся в пересмотренной Киотской Конвенции?
7. Предоставляет ли Таможенным Администрациям принятие пересмотренной Киотской Конвенции меньше автономии?
8. Применяется ли пересмотренная Киотская Конвенция во всех географических регионах?
9. Способно ли единое Основное Приложение действительно охватить каждый аспект деятельности, направленной на облегчение торговых операций, так же как и процедуры целевого контроля, необходимые для обеспечения беспрепятственной законной торговли?

Раздел 2. Гармонизированная Система

1. Каким образом частная фирма или торговая ассоциация может получить классификатор, рассматриваемый Комитетом Гармонизированной Системы (КГС)?
Каким образом частная фирма или торговая ассоциация могут делать предложения по поправкам к Гармонизированной Системе?
Почему поправки к Гармонизированной Системе не принимаются чаще?
Будет ли разработан единый кодекс, включающий в себя все международные торговые операции?
5. Каким образом можно узнать мнение Секретариата относительно классификации продуктов по Гармонизированной Системе?

6. Могут ли представители частного сектора участвовать на семинарах, проводимых Комитетом Гармонизированной Системы?
7. Могут ли представители частного сектора получать копии документов ВТО через Секретариат?
8. Каким образом можно ускорить процесс принятия решений Комитета Гармонизированной Системы?
9. Можно ли получить какие-либо указания по структуре и объему кодекса Гармонизированной Системы?
10. Всегда ли коды ГС пронумеровываются последовательно?

Вопросы и ответы

Раздел 1. Пересмотренная Киотская Конвенция

1. Позволит ли Таможне, имплементация пересмотренной Киотской Конвенции поддерживать контроль при облегчении торговых операций? Нормы пересмотренной Киотской Конвенции способствуют облегчению торговых операций и гарантируют, что предписанные законом функции Таможни не будут дискредитированы.

Международное движение товаров - ключевой элемент любой международной торговой транзакции и наличие Таможни, это важнейшая деталь, предписанная законом, которая необходима для движения такого рода товаров. Способ, которым Таможня обеспечивает быстрое и эффективное оформление этих товаров, отражает качество, предоставляемого правительством общественности, обслуживания.

В пересмотренной Киотской Конвенции предусмотрено множество унифицированных принципов, необходимых для предоставления упрощенных, эффективных и предсказуемых Таможенных процедур наряду с эффективным Таможенным контролем. Таким образом, отвечая основным нуждам, как современных Таможенных администраций, так и спроса на международную торговлю путем обеспечения баланса между функциями Таможенного контроля и сбором доходов, и облегчением торговых операций.

Данная гарантия стандартных и простых процедур, согласованных между администрациями будет способствовать увеличению объемов международной торговли и инвестиций.

2. Принесет ли пользу пересмотренная Киотская Конвенция всем видам транспорта?

Принципы для эффективных и простых процедур оформления в пересмотренной Киотской Конвенции одинаково применимы ко всем товарам и транспортным средствам, которые перевозят товары через территорию таможни.

Формальности для всех перевозчиков, через территорию таможни также унифицированы.

3. Приспособлена ли пересмотренная Киотская Конвенция к потребностям развивающихся стран?

Достичь высокого экономического роста – важнейшая цель для развивающихся стран и для этого им необходимо больше участвовать в международной торговле. Посредством упрощения процедур, необходимых при перемещении товаров через границы, будут снижены административные барьеры и таким образом мелкие и средние предприятия будут вовлечены в международную торговлю и смогут привлечь иностранные инвестиции. Результатом этих действий будет являться рост экономического развития.

Пересмотренная Киотская Конвенция предназначена для гарантии выполнения Таможней своих обязанностей более эффективно и оперативно. Так как в ходе пересмотра Конвенции, активное участие принимали развивающиеся страны, в поправках был принят во внимание их вклад, а также интересующие их отдельные вопросы.

4. Содействует ли пересмотренная Киотская Конвенция правительствам справляться с возникающими проблемами в сфере электронной коммерции?

Под термином "электронная коммерция" подразумевается, в наши дни, как методика ведения бизнеса, так и технология, необходимая для обмена информацией при торговых операциях. Таможенными администрациями нынешнего образца необходимо предоставлять возможности для ведения бизнеса посредством современных методов, с большим влиянием электронной коммерции на таможенные процедуры, которая поддерживает увеличивающуюся потребность в быстром и эффективном оформлении товаров.

Признавая все эти изменения в современной практике деловых отношений и влияния, оказываемого на них электронной коммерцией, пересмотренная Киотская Конвенция требует от таможенных органов применения информационных технологий при проведении таможенных операций, в тех случаях, когда это рентабельно и эффективно как для самой Таможни, так и для отрасли торговли. Конвенция также обеспечивает таможенные администрации детальными директивами, касающимися того, как применять информационные технологии при оформлении товаров, транспортных средств и субъектов, и таким образом содействует Таможне в решении вопросов, связанных с электронной коммерцией.

5. Реально ли ожидать, что все члены ВТО примут пересмотренную Киотскую Конвенцию?

Таможенные Администрации государств - членов ВТО потратили 4 года на обновление и модернизацию этого важнейшего инструмента. Единодушно принимая пересмотренную Конвенцию в июне 1999 года, все (151) члены ВТО выразили свое одобрение по поводу новых принципов и правил для упрощенных и гармонизированных Таможенных процедур и свою готовность работать в направлении полной их имплементации.

6. Разумно ли ожидать того, что таможенные администрации осуществят 600 Стандартов, и все Рекомендации и Методы, содержащиеся в пересмотренной Киотской Конвенции?

В качестве современного договорного инструмента, успешно согласованного со всеми членами ВТО, пересмотренная Киотская Конвенция является достаточно гибкой, чтобы принять во внимание специфическое положение каждой таможенной администрации. В то же время Конвенция гарантирует высокую степень унифицированности Таможенных процедур.

Хотя новая структура Киотской Конвенции обеспечивает всесторонние меры, касающиеся современных Таможенных процедур, ее содержимое также может рассматриваться отдельно. Конвенция состоит из, Основной Части (касающейся процедур, предназначенных для принятия и контроля) и Основного Приложения, которое обязывает Договаривающиеся стороны и формирует минимальные требования Конвенции. Это является существенным для того, чтобы гарантировать гармонизацию процедур во всех странах, которые становятся контрагентами. Однако любой контрагент может выбрать для принятия отдельные Специальные Приложения или Главы.

Данная структура позволяет гибкое принятие обязательств со стороны контрагента. Эта гибкость выражается в том, что, принимая во внимание особенности каждой администрации, не теряется из виду заключительную цель, которая выражается в полном и окончательном вступлении ко всей Конвенции.

7. Предоставляет ли Таможенным Администрациям принятие пересмотренной Киотской Конвенции меньше автономии?

Пересмотренная Киотская Конвенция соответствует следующему определению, хорошее соглашение это - эффективный компромисс; ее структура является прочной, но, тем не менее, гибкой. Таким образом, налагаются обязательства, но также обеспечивается гибкость и различные сроки для имплементации:

Общее Приложение формирует основу и источники, в то время как Специальные Приложения являются сегментами, которые можно добавить по желанию или требованию Таможенной администрации.

В Конвенции имеются также новые возможности, такие как Переходные Стандарты и Директивы, предназначенные для помощи правительствам по выполнению принятых обязательств, и Комитет Управления, учрежденный для того, чтобы предоставить всем контрагентам право голоса при разработке и принятии соглашения.

8. Применяется ли пересмотренная Киотская Конвенция во всех географических регионах?

Основные принципы Киотской Конвенции были разработаны для всесторонней стандартизации и гармонизации Таможенных процедур. Они внедряются на территории каждого контрагента, который принимает Конвенцию независимо от географического местоположения.

Международная торговая статистика показывает, что экономический рост и объемы импорта и экспорта увеличиваются во всех регионах земного шара. Например, в течение прошлого десятилетия средний рост объемов экспорта и импорта в Южной Америке составил 8.5 % и 12.5 % соответственно. Это - один из самых высоких объемов роста в мире.

Пересмотренная Киотская Конвенция представляет собой идеальный инструмент, позволяющий согласовывать элементы международных торговых операций, и таким образом объединить и расширить долю каждого контрагента в мировой торговле. При наличии стандартных процедур, возникает уверенность в дальнейшем увеличении экономического роста и объемов международной торговли.

9. Способно ли единое Основное Приложение действительно охватить каждый аспект деятельности, направленной на облегчение торговых операций, так же как и процедуры целевого контроля, необходимые для обеспечения беспрепятственной законной торговли?

Основное Приложение является ядром деятельности современной Таможенной администрации. Описанные в нем принципы оформления, сбора пошлин и налогов, гарантий, контроля, информационных технологий, отношений с третьими лицами, информации и решений, и апелляций являются общими для деятельности каждой Таможенной администрации во всем мире.

Оно может также являться полезным справочным руководством для органов таможни по выработке директив.

Раздел 2. Гармонизированная Система

1. Каким образом частная фирма или торговая ассоциация может получить классификатор, рассматриваемый Комитетом Гармонизированной Системы (КГС)?

Так как ВТО является межправительственной организацией, вопросы такого рода вначале должны быть представлены к вниманию соответствующей Таможенной администрации или другой межправительственной организации, которая сделает запрос по введению Секретариатом проблемы в повестку дня КГС.

2. Каким образом частная фирма или торговая ассоциация могут делать предложения по поправкам к Гармонизированной Системе?

По отношению к поправкам ГС применяется та же процедура, что и выше.

3. Почему поправки к Гармонизированной Системе не принимаются чаще? Гармонизированная Система корректируется только каждые 5 лет. Этому есть несколько причин, основная из которых, конкурирующие интересы. Составление поправок рассматривается в течение нескольких лет соответствующими Комитетами, а также путем консультаций с представителями торговли. После этого, КГС и Секретариату необходимо несколько лет для пересмотра публикаций ГС, поскольку администрациям стран участниц необходимо время для переговоров с ГАТТ, проведения

национальных законодательных процедур, а также для перевода на другие языки кроме французского и английский языков, и т.д.

4. Будет ли разработан единый кодекс, включающий в себя все международные торговые операции?

Конечно, это является весьма похвальной инициативой, и продвижение в этом направлении необходимо, но полное достижение этой цели представляется весьма сложным, если не невозможным. Структура ГС была разработана таким образом, чтобы она функционировала в качестве многоцелевой номенклатуры. И данный подход оказался весьма успешным. Однако, применение ГС Таможней в статистических, транспортных, налоговых, регулирующих, внутригосударственных и международных целях препятствует созданию единого кодекса.

5. Каким образом можно узнать мнение Секретариата относительно классификации продуктов по Гармонизированной Системе?

Так как организация является межправительственной, не имеется возможности непосредственно отвечать на запросы от представителей частного сектора касательно классификации, такая возможность имеется только у администраций стран участниц.

6. Могут ли представители частного сектора участвовать на семинарах, проводимых Комитетом Гармонизированной Системы?

В принципе - нет. Хотя, сотрудники МТП были приглашены для участия на заседаниях в качестве наблюдателей и представителей отрасли. Однако не представляется возможным участие представителей отдельных компаний и региональных организаций.

7. Могут ли представители частного сектора получать копии документов ВТО через Секретариат?

На данный момент – нет, так как документация рассматривается в качестве конфиденциальной. Но, несмотря на это, рассматривается возможность создания базы данных документов для последующей продажи частному сектору посредством администраций стран участниц.

8. Каким образом можно ускорить процесс принятия решений Комитета Гармонизированной Системы?

Недавно с этой проблемой столкнулся Комитет Гармонизированной Системы. Были предприняты шаги, по ускорению процедур резервирования, результатом которых должно стать ускорение рассмотрения решений, которые не могут быть приняты одной или несколькими странами. Наилучшим способом обеспечения скорейшего отклика от КГС для Таможенных администраций является своевременное представление вопросов, содержащих информацию, необходимую для рассмотрения решения. Экономически важные вопросы наподобие тех, которые обычно рассматриваются КГС, требуют времени для профессиональных консультаций. Поэтому необходимо предоставить администрациям достаточно времени для достижения этих целей.

9. Можно ли получить какие-либо указания по структуре и объему кодекса Гармонизированной Системы?

ГС представляет собой логическую структуру, в пределах которой, в 96 Главах сгруппированы более чем 1 200 заголовков, которые в свою очередь, упорядочены в 21 Разделе. Каждый заголовок идентифицирован четырехзначным кодом, первые две цифры которого указывают Главу, в которой расположен заголовок, в то время как последние два указывают позицию заголовка в Главе. Таким образом, заголовок под номером 10.01 ("пшеница и мука") является первым заголовком Главы 10, который полностью охватывает понятие "хлебные злаки". Кроме того, большинство заголовков подразделено на два или больше подзаголовка с 1 тире, которые, в свою очередь подразделяются на два или больше подзаголовка с 2 тире, идентифицированные шестизначным кодом (кодом ГС).

В ГС включено более чем 5 000 отдельных групп товаров, определенных шестизначным кодом, первые четыре цифры которого обозначают соответствующий номер заголовка, в то время как пятые и шестые цифры идентифицируют подзаголовки с одним и двумя тире соответственно. Отсутствие таких подзаголовков обозначено нулем.

Например:

- (i) ГС код 0803.00 означает: третий заголовок Главы 8, не подразделен;
- (ii) ГС код 0101.10 означает: первый заголовок Главы 1, первый подзаголовок, который, в свою очередь не подразделен;
- (iii) ГС код 0303.21 означает: третий заголовок Главы 3, первый подзаголовок с двумя тире, второго подзаголовка с одним тире.

10. Всегда ли коды ГС пронумеровываются последовательно?

В принципе, заголовки и подзаголовки пронумерованы последовательным способом. Однако этот принцип был нарушен с 1996, вследствие необходимости замены кодов ГС при изменении содержания.

