

ПРОТОКОЛ № 29

засідання Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні

м. Київ

27 лютого 2018 року

Місце проведення: вул. Володимирська, 55 (Великий конференц-зал НАН України).

Початок засідання: 11 год. 00 хв.

Завершення засідання: 12 год. 55 хв.

Склад учасників засідання: додаток № 1.

ПОРЯДОК ДЕННИЙ

1. Вплив Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі на розвиток малого та середнього бізнесу в Україні та його готовність до діяльності за міжнародними стандартами

- інформація стосовно нотифікації заходів категорій «В» та «С» щодо зобов'язань в рамках Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі
- щодо впровадження інформаційно-телекомунікаційної системи «морське єдине вікно»

2. Поточний стан роботи з гармонізації потоків інформації, документів і елементів даних

- інформація щодо систематизації торговельної документації
- щодо розподілу відповідальності за відповідні міжнародні сертифікати у сфері міжнародної торгівлі

3. Впровадження автоматичних систем безпеки на митницях

4. Про діяльність України в рамках СЕФАКТ ООН

5. Щодо виконання Плану роботи МРГ по червень 2018 року

Засідання відкрив **Щелкунов В.І.**, заступник Голови Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні (МРГ), Президент Українського національного комітету Міжнародної Торгової Палати (ICC Ukraine), який оголосив попередній порядок денний засідання і запропонував перейти до його обговорення. Разом з тим, поінформував учасників про активність роботи відомств з виконання протокольних доручень попереднього засідання МРГ.

З першого питання порядку денного:

Інформація стосовно нотифікації заходів категорій «В» та «С» щодо зобов'язань в рамках Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі

Кунатенко В.І. коротко поінформував про роботу Мінекономрозвитку, яка здійснюється з метою забезпечення виконання Україною положень Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі.

Відмітив про нотифікацію до СОТ 04 січня 2018 року про зобов'язання України за категоріями «В» та «С». Наразі триває робота щодо остаточного визначення термінів виконання заходів за цими категоріями.

Наголосив також на необхідності проведення поглибленого аналізу з метою виявлення прогалин та потреб для імплементацій положень за категорією «В» та «С». Така робота наразі проводиться за підтримки Програми розвитку комерційного права (CLDP), міжнародних експертів, ДФС та інших зацікавлених сторін.

Зазначив, що Мінекономрозвитку проводиться робота з розробки проекту акта Кабінету Міністрів України, яким планується затвердити план дій з імплементації положень УСПТ.

Разом з тим, поінформував про початок роботи з підготовки до установчого засідання Ради з міжнародної торгівлі, за результатами якого буде визначено та затверджено склад та положення Робочої групи з питань спрощення процедур торгівлі, а також річний план їхньої роботи.

М. Апостолов, у свою чергу, поінформував про готовність співпрацювати з новоствореною Робочою групою з питань спрощення процедур торгівлі, яка згідно з положеннями УСПТ виступатиме у ролі Національного комітету з питань спрощення процедур торгівлі

Також поінформував учасників про проведення 21 березня 2018 року консультацій із залученням представників центральних органів виконавчої влади, міжнародних експертів, донорів та інших зацікавлених сторін (додаток № 2).

Зазначив, що з метою підготовки до зазначеного заходу було розроблено запитальники щодо необхідних дій для виконання зобов'язань, нотифікованих в

повідомленні України за категорією «В», а також необхідних дій з підтвердження зобов'язань, нотифікованих за категорією «А» (додаток № 3). Запитальник щодо заходів за категорією «С» буде розроблено експертами CLDP найближчим часом.

За підрахунками можна відмітити, що 28% заходів згідно УСПТ були нотифіковані за категорією «А», 34% – за категорією «В», 38% – за категорією «С» (додаток № 4).

Федоров О.О. звернувся до Мінекономрозвитку з пропозицією підготувати та надати перелік завдань, що відносяться до категорій «А» і «В» згідно УСПТ, з виконанням яких зможе допомогти громадськість та бізнес кола.

Разом з тим, наголосив на необхідності визначення конкретних посадовців у кожному відомстві, які нестимуть відповідальність та будуть координаторами за впровадження заходів за категорією «С».

Акцентував увагу на необхідності якнайшвидше розпочати роботу Ради з міжнародної торгівлі (Національного комітету з питань спрощення процедур торгівлі)

Щодо впровадження інформаційно-телекомунікаційної системи «морське єдине вікно»

Македонський А.О. поінформував учасників про розробку низки нормативно-правових актів для впровадження системи «морського єдиного вікна», а саме: проект постанови Кабінету Міністрів України про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України, проект наказу про затвердження положення про інформаційну систему «морське єдине вікно» та призначення українського сегменту системи SafeSeaNet, проект наказу про внесення змін до правил надання послуг у морських портах України.

Разом з тим, надав коротку інформацію щодо стану погодження проекту постанови Кабінету Міністрів України. Наразі очікується отримати погодження позиції ДФС від Мінфіну та направити проект акта до Мін'юсту для проведення правової експертизи.

Федоров О.О. зазначив про проблеми з впровадженням автоматизації експорту товарів-контейнерів та інших товарів в Одеському морському порту. Причинами є відсутність контролю ДП «АМПУ» за виконанням власних наказів та неготовність контейнерних терміналів Одеського порту для обміну інформацією та документами з ІСПС в рамках зазначеної технологічної схеми. Письмове та особисте звернення з цього приводу до керівництва ДП «АМПУ» не призвели навіть до надання відповіді на зазначені звернення.

Відмітив, що на сьогоднішній день основною перешкодою на шляху розвитку ІСПС є позиція Мінінфраструктури, незважаючи на затверджений цим Протокол 29 засідання МРГ

же міністерством у 2015 році Переліку заходів щодо подальшого впровадження ІСПС в морських портах України на 2016-2020 рр. З самого початку впровадження проекту та до вересня 2016 року ми відчували підтримку з боку Мінінфраструктури. У квітні 2014 року міністерством було затверджено план подальшого впровадження ІСПС в морських портах України на 2014-2015 роки, а в квітні 2015 року – перелік заходів щодо подальшого впровадження ІСПС на 2016-2020 рік. Починаючи з вересня 2016 року Мінінфраструктури займає відверто негативну позицію, висловлюючи свої думки у соціальній мережі Facebook, які практично повністю дублюють хибну та упереджену інформацію у цій мережі та інших Інтернет-виданнях. Також у зазначеній соціальній мережі 02.04.2017 поширено інформацію про створення в ДП «АМПУ» робочої групи з розробки технічного завдання для створення програми, до якої не буде доступу митниці та іншим контролюючим органам. Така програма планувалась для проведення тендерної закупівлі за кошти державного підприємства, витрати передбачено фінпланом ДП «АМПУ» на 2017 рік.

Окрім зазначеного, Мінінфраструктури підготувало проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України», в якому пропонується виключити термін «інформаційна система портового співтовариства» та впровадити так зване «Морське єдине вікно». Вказаний проект постанови Кабінету Міністрів України підготовлено з порушенням вимог Директиви № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року, що засновує Систему Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовує Директиву Ради 93/75/ЄЕС та Директиви № 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС.

Проведений аналіз відповідності вимогам Директив ЄС № 2002/59 та № 2010/65 Проекту постанови Кабінету Міністрів України (додаток № 5) свідчить, що продукт «інформаційна система «Морське Єдине Вікно»» не має жодних формальних прототипів з директив ЄС, імплементація яких декларується в пояснювальній записці до проекту постанови. Жодного змістовного зв'язку між нормами проекту постанови (в частині, що стосується створення інформаційної системи «Морське Єдине Вікно») та сферами дії директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65 не виявлено. Головна причина – відсутність в проекті постанови будь-яких прямих (або опосередкованих) ознак відносин, для врегулювання яких передбачено створення інформаційної системи «Морське Єдине Вікно».

Зазначив, що додані до проекту постанови Аналіз регуляторного впливу та Пояснювальна записка у якості обґрунтування прийняття зазначеного нормативного акту всупереч оцінкам міжнародних організацій, органів виконавчої влади України, містять у собі недостовірну, викривлену інформацію та є намаганням увести в оману громадськість, ділові кола та органи державного управління України, які починаючи з 2011 року приймають активну участь у впровадженні та розвитку ІСПС та ведуть плідну співпрацю в

рамках Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні (МРГ) (повна історія проекту є на сайті за цим посиланням <http://singlewindow.org/>).

Акцентував увагу на тому, що окрім використання недостовірної та викривленої інформації, Аналіз регуляторного впливу та Пояснювальна записка до цього проекту постанови не відповідають вимогам Методики аналізу впливу регуляторного акту, що затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308. Зокрема, це стосується:

- надуманістю, а точніше фактичною відсутністю самої «проблеми», що потребує державного регулювання, та яку пропонується розв'язати шляхом видання нормативно-правового акту, належного обґрунтування необхідності державного регулювання;
- відсутністю належного обґрунтування неможливості розв'язання «проблеми» за допомогою ринкових механізмів;
- відсутністю належної, об'єктивної та неупередженої оцінки існуючого нормативного регулювання;
- відсутністю конкретних аргументів та/або будь-яких розрахунків щодо переваг запропонованого способу нормативного регулювання;
- умисним внесенням недостовірної інформації, що неодноразово спростовувалась, у тому числі на засіданнях МРГ;
- прямим лобіюванням інтересів певних суб'єктів господарювання, які зацікавлені у припиненні функціонування інноваційного проекту;
- наведенням недостовірної інформації щодо відсутності витрат державних та/або залучених коштів, а також відсутності витрат суб'єктів малого підприємництва;
- відсутністю будь-якого причинно-наслідкового зв'язку між прийняттям проекту нормативно-правового акту та задекларованими перевагами у випадку його прийняття.

Зазначив, що непослідовність та суперечливість дій Мінінфраструктури викликає певне обурення та здивування, яке у попередні роки всіяко підтримувало проект, а зараз намагається створити шляхом витрати державних коштів вже створене за рахунок приватних коштів, мотивуючи свої дії державними інтересами. Не враховується світовий досвід, позиція численних міжнародних експертів, ділових асоціацій, Кабінету Міністрів України, органів виконавчої влади, представники яких входять до Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні, зокрема Мінекономрозвитку (щодо запобігання витрат державних коштів), тощо.

Також зводяться нанівець дерегуляційні заходи при оформленні державними органами морських суден, знову виникає потреба у послугах так званих «ходунків» - експедиторів, які будуть очікувати в чергах рішення митниці щодо переміщення товарів через порти, тощо.

При цьому, мотивація Мінінфраструктури копіює численні псевдо аргументи посадових осіб АМЕУ, деяких активних користувачів соціальних мереж, які вже неодноразово спростовувалися, та які пройшли детальний аналіз, в числі інших, у судових інстанціях, перевірку правоохоронних органів.

ВИРІШИЛИ:

- 1.1. Інформацію доповідачів взяти до відома.
- 1.2. Учасникам МРГ сприяти міжнародним експертам в отриманні необхідної інформації для проведення аналізу виконання зобов'язань України згідно положень СУПТ та заповнити відповідні запитальники.

Термін виконання: 14.03.2018

Відповідальний: учасники МРГ

З другого питання порядку денного:

Інформація щодо систематизації торговельної документації

Платонов О.І. нагадав учасникам про результати обговорення питання щодо систематизації торговельної документації в рамках попереднього засідання МРГ, наголосивши при цьому на листі Секретаріату МРГ до Прем'єр-міністра України В.Б. Гройсмана від 09.11.2016 № 835 щодо прохання визначити Мінекономрозвитку координатором на національному рівні та ініціювати початок цієї роботи. Звернув увагу учасників на необхідності проведення інвентаризації усіх первинних форм документів.

Відмітив позитивну роботу Мінекономрозвитку у напрямку систематизації реєстру адміністративних послуг, та наголосив на незадовільній роботі із систематизації транспортних та торговельних документів, з урахуванням існуючої Рекомендації СЕФАКТ ООН № 1 (формуляр-зразок ООН для зовнішньоторговельних документів). Зазначив, що відсутність скоординованих дій Уряду у цьому напрямку призводить до негативного впливу на підприємницьку діяльність.

Разом з тим, зазначив про наявність на сьогодні в країні низки перешкод (як юридичних, так і технічних) на шляху подальшого розвитку системи «єдине вікно».

Висловив ініціативу звернутися від імені Секретаріату МРГ до Прем'єр-міністра України В.Б. Гройсмана з проханням рекомендувати Першому Віце-прем'єр-міністру України – Міністру економічного розвитку і торгівлі України С.І. Кубіву розпочати найближчим часом роботу Ради з міжнародної торгівлі, а

також ініціювати роботу щодо розробки Програми дій з гармонізації та систематизації торговельної документації.

Довгань В.М. зазначив, що з метою подальшого розвитку Інформаційної системи портового співтовариства та усунення протиріч з Мінінфраструктури доцільно провести незалежний аудит цієї системи за участі міжнародних експертів, наприклад CLDP. Запропонував результати цього аудиту представити на засіданні Ради з міжнародної торгівлі.

Козін С.В. нагадав учасникам про свій виступ в рамках попереднього засідання МРГ щодо презентації аналізу ефективності Інформаційної системи портового співтовариства та її доцільності впровадження на засадах державно-приватного партнерства.

Акцентував увагу на одній з рекомендацій, яка була надана з цього, а саме створення певного органу, який буде відповідальним за підготовку взаємовигідної юридичної угоди між державними і приватними партнерами. Як показує практика, такі угоди щодо державно-приватного партнерства досить успішно застосовуються у світі.

М. Апостолов підтримав ініціативу щодо проведення систематизації торговельної документації в Україні, а також відмітив необхідність створення моделі даних.

Федоров О.О. коротко нагадав учасникам про попередні протокольні рішення засідань МРГ, а також деякі рекомендації міжнародних семінарів з питань спрощення процедур торгівлі, що стосуються гармонізації даних.

В черговий раз акцентував увагу на необхідності визначення центрального органу виконавчої влади, до компетенції якого будуть віднесені питання систематизації торговельної документації.

Висловив прохання до Секретаріату МРГ підготувати на наступне засідання вичерпний перелік тих завдань, які були поставлені перед учасниками МРГ, а також стан їх виконання.

Звернув увагу Мінінфраструктури та ДП «АМПУ» на питання щодо формалізації форм Конвенції FAL, які згідно рекомендацій ІМО-FAL мають бути запроваджені вже у цьому році.

Тертишник О.І. висловив пропозицію розпочати роботу із систематизації не з торговельних документів, а з документів, які необхідні для митного оформлення. З урахуванням того, що ці документи мають чітке кодування та перелік, робота з їх систематизації буде не складною та показовою.

Голубятников М.І. поінформував про неналежне виконання протокового доручення 28 засідання МРГ що стосується електронних сертифікатів.

Разом з тим, зазначив про невиконання затвердженого Регламенту взаємодії між МОЗ та Держпродспоживслужбою. Так, Протокол 29 засідання МРГ

Держпродспоживслужбою розпочато дії в системі епіднагляду з догляду суден, які йдуть з епідеміологічно-небезпечних країни.

Кустуров В.Б., у свою чергу, зазначив, що Держпродспоживслужба України в своїй діяльності керується чинними нормативними документами. Згідно завдань, передбачених Постановою Кабінету Міністрів України від 02.09.2015 № 667, служба реалізує державну політику в сфері ветеринарної медицини, безпечності харчових продуктів, карантину та захисту рослин, у сфері санітарного законодавства.

Щодо видачі міжнародних сертифікатів та відповідальності за відповідні сертифікати відмітив, що згідно Закону України «Про основні принципи та вимоги до безпечності та якості харчових продуктів» Держпродспоживслужба визначена компетентним державним органом, що реалізує державну політику в сфері безпечності та окремих показників якості харчових продуктів. Ця робота виконується, експортно-імпортні операції взяті на контроль за діючою технологічною схемою.

Разом з тим, пункт 40 закону визначає, що міжнародні сертифікати є документом, форма і зміст якого відповідають рекомендаціям відповідних міжнародних організацій і видається компетентним органом країни походження. Служба проводить роботу в цьому напрямку. Окрім цього, взаємодія з іншими центральними органами виконавчої влади (МОЗ) вже закріплена Регламентом, узгодженим від 08.12.2017.

Вовк І.С. у свою чергу поінформувала, що згідно постанови Кабінету Міністрів України від 13.12.2000 № 1822 Мінприроди є відповідальним органом за виконання Україною вимог Конвенції про міжнародну торгівлю видами дикої фауни і флори, що перебувають під загрозою зникнення та, зокрема, за видачу сертифікатів та дозволів на експорт/імпорт об'єктів рослинного і тваринного світу, які підпадають під дію цієї Конвенції.

ВИРІШИЛИ:

- 2.1. Звернутися від імені Секретаріату МРГ до Прем'єр-міністра України В.Б. Гройсмана з пропозицією рекомендувати Першому Віце-прем'єр-міністру України – Міністру економічного розвитку і торгівлі України С.І. Кубіву розпочати найближчим часом роботу Ради з міжнародної торгівлі, а також ініціювати роботу щодо розробки Програми дій з гармонізації та систематизації торговельної документації.

Термін виконання: 30.03.2018

Відповідальний: Секретаріат МРГ, учасники МРГ

- 2.2. Підготувати та направити звернення до Мінінфраструктури та ДП «АМПУ» щодо отримання інформації про роботу, яка проводиться

щодо підготовки до впровадження форм, встановлених Конвенцією FAL.

Термін виконання: 30.03.2018

Відповідальний: Секретаріат МРГ, Мінінфраструктури,
ДП «АМПУ», інші учасники МРГ

- 2.3. Направити звернення до Прем'єр-міністра України В.Б. Гройсмана з проханням визначити орган виконавчої влади або конкретну посадову особу, відповідальну за питання систематизації торговельної документації.

Термін виконання: 30.03.2018

Відповідальний: Секретаріат МРГ, учасники МРГ

- 2.4. Направити звернення до Прем'єр-міністра України В.Б. Гройсмана з проханням здійснити перевірку стану виконання центральними органами виконавчої влади доручень Кабінету Міністрів України згідно протокольних рішень засідань МРГ.

Термін виконання: 30.03.2018

Відповідальний: Секретаріат МРГ, учасники МРГ

З третього питання порядку денного:

Зарембо В.Е. від імені корпорації Rapiscan Systems Inc. поінформував учасників засідання про інвестиційний проект, у разі схвалення якого до України можуть бути надходження у розмірі не менше, ніж 200 млн. дол. США протягом 1-2 років (додаток № 6). Суть інвестиційного проекту полягає в оснащенні усіх пунктів пропуску вантажів через митний кордон України спеціальними рентгенівськими сканерами та створення багаторівневої інформаційної системи з контролю за переміщенням та відповідністю задекларованих вантажів через кордон. Інформація з цієї інформаційної системи може передаватися від митного посту до митниці та інформаційно-аналітичного центру ДФС, а також до СБУ, НАБУ, Держприкордонслужби та ін. Побудова такої системи, в тому числі й підготовка персоналу та обслуговування обладнання, здійснюватиметься виключно за власні кошти Rapiscan Systems Inc., а усі надходження, отримані від використання зазначеної системи будуть розподілятися наступним чином: 40% до державного бюджету, 60% до Rapiscan Systems Inc. (40% лізинг обладнання + 10% вартість обслуговування + 10% операційні витрати).

ВИРІШИЛИ:

- 3.1. Заінтересованим учасникам МРГ направити до Секретаріату МРГ свою позицію щодо можливості реалізації в Україні інвестиційного проекту з впровадження автоматичних систем безпеки на митницях.

Термін виконання: 02.04.2018

Відповідальний: всі учасники МРГ

З четвертого питання порядку денного:

Платонов О.І. коротко поінформував учасників про проведення 31-го Форуму СЕФАКТ ООН (23-27.04.2018) та 24 пленарного засідання СЕФАКТ ООН (30.04-01.05.2018).

Зазначив, що представники відомств та установ, які мають бажання прийняти участь у зазначених засіданнях можуть надіслати свої заявки на адресу Секретаріату МРГ. У разі, якщо представники готові долучитися до роботи, однак не мають можливості приймати безпосередню участь у засіданнях, вони можуть надіслати позиційні матеріали до Секретаріату МРГ.

Федоров О.О. також додав, що в рамках Форуму СЕФАКТ ООН буде організовано проведення низки міні-конференцій, одна з яких буде присвячена питанню юридично значущому обміну даними, який пов'язаний зі спрощенням процедур торгівлі та «єдиним вікном». Ще одна з таких міні-конференцій буде присвячена темі Інтернет речей. Відмітив, що в рамках конференції з електронних документів буде акцентовано увагу на таких проектах, як e-TIR та електронна накладна e-CMR.

Разом з тим, в черговий раз закликав Мінінфраструктури приєднатися до Додаткового протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, що стосується електронної накладної (e-CMR) (додаток № 7).

Відмітив про проведення в грудні 2017 року Четвертої міжнародної конференції СЕФАКТ ООН щодо «єдиного вікна», за результатами якої було прийнято рішення модифікувати Рекомендацію ООН № 33. Також поінформував про роботу, яка ведеться щодо зміни змісту Рекомендації ООН № 34.

Звернув увагу на необхідності врахування в подальшій роботі положень Рекомендації ООН № 36 щодо інтеперабельності єдиних вікон, а також Рекомендацій ООН №№ 40-42 (з текстом цих та інших публікацій можна ознайомитися тут: <http://www.unece.org/trade/publications.html>).

ВИРІШИЛИ:

- 4.1. Мінінфраструктури активізувати роботу над приєднанням України до Додаткового протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, що стосується електронної накладної (e-CMR).

Термін виконання: 01.04.2018

Відповідальний: Мінінфраструктури

З п'ятого питання порядку денного:

Платонов О.І. поінформував про виконання Плану роботи МРГ на 2017-2018 роки. Зазначив, що обговорення питання стосовно первинних документів відбудеться в рамках чергового 30-го засідання МРГ (квітень 2018 року).

Разом з тим, запропонував додати до Плану роботи МРГ семінар, який заплановано на 21 березня 2018 року щодо аналізу виконання Україною заходів УСПТ.

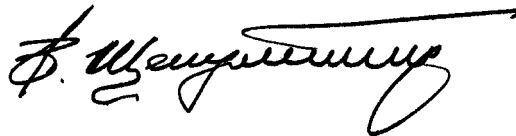
ВИРІШИЛИ:

5.1. Секретаріату МРГ внести зміни до Плану робіт МРГ на 2017-2018 рр.

Термін виконання: 16.03.2018

Відповідальний: Секретаріат МРГ

Головуючий



В.І. Щелкунов

**Склад учасників 29-го засідання
Міжвідомчої робочої групи зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні**

№ з/п	Назва установи	ПІБ учасника	Посада учасника
1.	Секретаріат МРГ	Щелкунов Володимир Ігорович	Заступник Голови МРГ, Президент УНК МТП
2.		Платонов Олег Ісаакович	Заступник Голови – керівник Секретаріату МРГ, Президент Асоціації «УКРЗОВНІШТРАНС», Голова делегації України при СЕФАКТ ООН, член колегії Мінекономрозвитку
3.		Кравченко Ольга Петрівна	Координатор проектів МРГ
4.	Міністерство економічного розвитку і торгівлі України	Кунатенко Віталій Іванович	Заступник директора департаменту доступу до ринків та взаємодії з СОТ
5.		Дзундза Денис Віталійович	Заступник начальника відділу моніторингу виконання угод Управління співробітництва з СОТ Департаменту доступу до ринків та взаємодії з СОТ
6.	Міністерство аграрної політики та продовольства України	Кузнєцов Владислав Сергійович	Головний спеціаліст відділу зовнішньої торгівлі та співробітництва з СОТ Департаменту міжнародного співробітництва
7.		Широкий Геннадій Миколайович	Головний спеціаліст відділу зовнішньої торгівлі та співробітництва з СОТ Департаменту міжнародного співробітництва
8.	Міністерство інфраструктури України	Довгань Віктор Миколайович	Заступник Міністра з питань європейської інтеграції
9.		Македонський Андрій Олександрович	Головний спеціаліст відділу реформування морського транспорту, Департамент реформування та функціонування морського та річкового транспорту
10.	Міністерство закордонних справ України	Шульга Олександр Васильович	Перший секретар Управління економічного співробітництва
11.	Міністерство юстиції України	Троян Євген Дмитрович	Головний спеціаліст відділу зовнішньоекономічного законодавства Департаменту публічного права
12.	Міністерство екології та природних ресурсів України	Вовк Ірина Станіславівна	Головний спеціаліст відділу охорони тваринного світу Управління охорони біорізноманіття та біобезпеки
13.		Чайковська Вікторія Вікторівна	Головний спеціаліст відділу поводження з пестицидами та агрохімікатами Управління з питань оцінки впливу на довкілля та дозвільно-ліцензійної діяльності
14.		Черненко Людмила Леонтіївна	Головний спеціаліст відділу дозвільно-ліцензійної діяльності та контролю Управління з питань оцінки впливу на довкілля та дозвільно-ліцензійної діяльності

15.	Міністерство охорони здоров'я України	Голубятников Микола Іванович	В.о. директора державної установи «Лабораторний центр МОЗ України на водному транспорті»
16.	Міністерство фінансів України	Бедаш Сергій Анатолійович	Заступник директора Департаменту митної політики – начальник відділу політики митного оформлення
17.	Антимонопольний комітет України	Верцімаха Галина Андріївна	Начальник відділу ринків адміністративних та загальних послуг Департаменту досліджень і розслідувань ринків невиробничої сфери
18.		Марчик Світлана Юріївна	Головний спеціаліст відділу організаційного та аналітичного забезпечення роботи Голови Комітету Департаменту забезпечення роботи Голови Комітету та кадрового забезпечення
19.	Служба безпеки України	Зембіцький Тарас Осипович	Співробітник Головного управління по боротьбі з корупцією та організованою злочинністю
20.		Орленко Дмитро Геннадійович	Співробітник Головного управління по боротьбі з корупцією та організованою злочинністю
21.	Державна фіскальна служба України	Коломієць Олександр Володимирович	Заступник начальника відділу з роботи з УЕО Департаменту митного контролю
22.	Державна служба України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів	Охріменко Андрій Борисович	Заступник начальника управління - начальник відділу державного контролю на кордоні Управління санітарних та ветеринарно-санітарних заходів на кордоні
23.		Шевченко Павло Ілліч	Головний спеціаліст відділу державного контролю на кордоні Управління санітарних та ветеринарно-санітарних заходів на кордоні
24.		Воскобійник Дмитро Іванович	Головний спеціаліст відділу державної санітарно-епідеміологічної експертизи Управління державного нагляду за дотримання санітарного законодавства
25.		Кустуров Володимир Борисович	Начальник Головного управління в Одеській області
26.	Державна екологічна інспекція України	Чередник Вадим Васильович	Головний спеціаліст сектору державного екологічного нагляду (контролю) на митній території
27.	Адміністрація Державної прикордонної служби України	Гофнонг Віталій Арнольдович	Заступник начальника відділу організації прикордонного контролю управління прикордонного контролю
28.	ДП «АМПУ»	Котов Сергій Борисович	Начальник відділу операційної діяльності служби з організації роботи портів
29.		Корнієнко Костянтин Анатолійович	Начальник служби інформаційної підтримки та забезпечення
30.		Тертишник Олександр Іванович	Заступник начальника служби внутрішнього фінансового контролю
31.	ТОВ «ППЛ 33-35»	Федоров Олександр Олегович	Генеральний директор
32.		Баязітов Лев Рауфович	Консультант

33.	ДП «ДержавтотрансНДПроект»	Симоненко Роман Вікторович	Заступник завідувача ЛДВПЕ
34.	ПАТ «Укрзалізниця»	Резнік Артур Борисович	Директор з правових питань та майнової політики
35.		Мумренко Анатолій Петрович	В.о. директора Департаменту комерційної роботи
36.		Чайковська Тетяна Олексіївна	Начальник відділу Департаменту комерційної роботи
37.		Поліщук Олександр Вікторович	Перший заступник начальника філії ЦТС «Ліски»
38.	АТ «ПЛАСКЕ»	Бондар Олег Михайлович	Керівник юридичної служби
39.	ВВ ТОВ «ВАТЕК»	Зарембо Валерій Едуардович	Голова ради директорів
40.	Аудиторська компанія «ПрофАльянс»	Козін Сергій Васильович	Провідний експерт
41.	ICC Ukraine	Луговець Валерій Анатолійович	Радник
42.	Асоціація «Портове співтовариство»	Зубков Василь Олексійович	Генеральний директор
43.	Асоціація «УКРЗОВНІШТРАНС»	Найденко Світлана Валеріївна	Генеральний директор
44.		Терещенко Сергій Степанович	Експерт
45.	Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП України)	Савченко Костянтин Анатолійович	Експерт з інтермодальних перевезень та логістики
46.	Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ)	Берестенко Віктор Вікторович	Заступник генерального директора
47.	Асоціація митних брокерів України	Іванченко Едуард Пилипович	Радник
48.	ЄЕК ООН	Маріо Апостолов	Регіональний радник з питань торгівлі
49.	CLDP	Дмитро Скринька	Юрист
50.	Проект «Підтримка розробки комплексного проекту з питань інтегрованого управління кордонами для України»	Колін Гейзлі	Експерт з митних питань
51.	Засоби масової інформації	Трусов Сергій Іванович	Головний редактор, журнал «Митний брокер»
52.		Зінченко Ольга	Редактор, журнал «Столичний експрес»

Програма
Положення категорії С Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі
Консультація з зацікавленими сторонами

Аналіз недоліків та ідентифікація потреб

З 9:00 до 12:30 21 березня 2018 р.

Готель «InterContinental» (Київ, Україна)

Зазначена консультація є відкритою для участі всіх зацікавлених сторін з метою забезпечення висвітлення всіх актуальних питань під час обговорення. Під час цього заходу будуть переглянуті ключові потреби та проаналізовані основні недоліки в процесі імплементації Україною всіх положень категорії С Угоди СОТ про спрощення процедур торгівлі (TFA). Основні документи для обговорення: 38-сторінкова доповідь за вищевказаною тематикою, представлена українським урядом, та аналітична довідка на дев'яти сторінках із детальним аналізом динаміки імплементації за всіма статтями.

8:30 – 9:00 Ранкова кава

9:00 – 9:15 Короткий вступ та ознайомлення з тематикою дискусії

9:15 – 10:30 Конкретні запитання / коментарі / уточнення

стаття 3: попередні рішення

стаття 5: неупередженість, недискримінація та прозорість

стаття 6: збори та стягнення

стаття 7: випуск та оформлення товарів

10:30 – 10:45 Кава-брейк

10:45 – 11:45 Конкретні запитання / коментарі / уточнення

стаття 10: формальності, пов'язані з імпортом, експортом та транзитом
(система «єдине вікно»)

стаття 11: вільний транзит

стаття 12: співпраця митних органів

11:45 – 12:30 Завершення зустрічі: коментарі, уточнення, наступні кроки

Програма
Консультація з міжнародними партнерами / донорами
Угода COT про спрощення процедур торгівлі

12:45 - 17:00 21 березня 2018 р.

Готель «InterContinental» (Київ, Україна)

Вхід лише для запрошених осіб

- | | |
|-----------------------------|---|
| 12:45 – 13:45 | Обід в приміщенні готелю |
| 14:00 – 14:45
С) | <p>Огляд аналізу недоліків та оцінки потреб української сторони (категорія С)</p> <p><i>Учасники зможуть обмінятися думками щодо коректності ідентифікації недоліків та потреб за категорією С. Дискусія носитиме виключно <u>неформальний</u> характер. Фіксованої тематики немає, орієнтовні теми для обговорення: виявлення нових недоліків та «прогалин» після обміну думками; необхідність залучення додаткових державних структур і служб; невизначені потреби.</i></p> |
| 14:45 – 15:15
потенціалу | <p>Наступні кроки: підтримка для розширення імплементаційного потенціалу</p> <p><i>Угода COT передбачає забезпечення надання підтримки в рамках розбудови імплементаційного потенціалу. Які напрямки є пріоритетними для забезпечення успішності імплементаційного процесу? Яку роль відіграватимуть донори?</i></p> |
| 15:15 – 15:30 | Кава-брейк |
| 15:30 – 16:45 | <p>Статус виконання зобов'язань за категоріями А і В</p> <p><i>Огляд та оцінка Європейської економічної комісії ООН (UNECE)</i></p> |
| 16:45 – 17:00 | <p>Заключні коментарі – найближча перспектива</p> <p><i>Спроба досягти консенсусу щодо шляхів розширення імплементаційного потенціалу. Часові рамки та план дій.</i></p> |

Угода по Спрощенню Процедур Торгівлі
Повідомлення про заходи категорії А та рівень їх застосування в Україні
Аналіз недоліків

Заходи, позначені як категорія А Україною 1 серпня 2014р., з яких доповідь про оцінку готовності до УСПТ встановила, що не було готовності на кінець 2015р.

Для кожного заходу, який розглядається нижче, необхідно уточнити наступні моменти:

Установи Кілька міністерств та відомств мають конкретні ролі при виконанні різних положень УСПТ. Кожне відповідальне відомство (в деяких випадках кілька відомств з даного заходу) повинні бути визначені таким чином, щоб можна було планувати та координувати діяльність з їх здійснення.

Аналіз недоліків. Визначити конкретні недоліки, які повинні бути розглянуті відповідними установами та Національним комітетом по спрощенню процедур торгівлі, щоб виконати конкретні зобов'язання по УСПТ.

Планування дій по усуненню недоліків (щоб включити їх в план дій)

Захід вже виконано?

Що вже зроблено для його виконання?

Яке відомство відповідальне?

Контактні особи?

Що планується стосовно:

Законодавства Визначення конкретних законодавчих потреб для усунення виявлених недоліків (які закони та підзаконні акти необхідно розробити чи внести в них поправки?)

Процедур Які процедурні реформи, здійснення нових процедур і т.ін. плануються для здійснення конкретного заходу?

Питань політики. *Необхідно визначити конкретні політичні питання, котрі треба вирішувати по виявленим недолікам.*

Навчання *Необхідно уточнити конкретну професійну підготовку, необхідну для усунення виявлених недоліків.*

ІТ *Уточнення конкретного комп'ютерного та програмного забезпечення,, необхідного для усунення виявлених недоліків.*

Стаття 1.1: Публікація Категорія А

Заголовок/Опис	Факти
“Кожен Член невідкладно опубліковує таку інформацію у недискримінаційний і легкодоступний спосіб з метою надання урядам, торговцям, та іншим заінтересованим сторонам можливості ознайомитися з нею: а) процедури імпортування, експортування і транзиту (у тому числі процедури, які застосовуються у порту, аеропорту та інших пунктах перетину кордону) та необхідні форми і документи; б) чинні ставки мит та податків будь-якого виду, які застосовуються або пов’язані з імпортуванням чи експортуванням; в) збори і платежі, які застосовуються урядовими органами чи для урядових установ, або пов’язані з імпортуванням, експортуванням чи транзитом; г) правила класифікації або визначення вартості товарів для митних цілей; д) закони, підзаконні акти і адміністративно-правові норми загального застосування, які стосуються правил визначення походження; е) обмеження або заборони імпорту, експорту чи транзиту; ж) штрафні санкції за порушення процедур імпорту, експорту або транзиту; з) процедури оскарження чи перегляду; и) угоди або їх частини з будь-якою країною або країнами, які стосуються імпортування, експортування або транзиту; та й) процедури, які стосуються адміністрування тарифних квот.	Всі відомства повинні привести публікацію інформації у відповідність з цією мірою. Відомства доповідають, що інформація опублікована. Однак користувачі вважають, що вона не легкодоступна! Були пропозиції створити єдиний портал (на основі домовленості між Міністерством економічного розвитку і торгівлі та Державною фіскальною службою) для публікації усієї інформації. Митниця стверджує, що вся нормативна база існує. Бізнес представники наполягають, що необхідно враховувати оцінку бізнесу, вони вважають, що інформація, хоч і опублікована, не є легкодоступною!

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків: Інформація, хоч і опублікована, **не є легкодоступною!**

Вся інформація вже легкодоступна?

Що вже зроблено для цього після 2015р.?

Які відомства відповідальні? Контактні особи?

Установи Кілька українських міністерств та відомств мають конкретні ролі при публікації інформації. Чи всі опублікували інформацію в легкодоступному вигляді?

Митниця:

Міністерство економічного розвитку і торгівлі:

Міністерство інфраструктури:

Ветеринарна інспекція:

Фітосанітарна інспекція:

Міністерство екології та природних ресурсів:

Торгово-промислова палата:

Інші

Які дії по усуненню недоліків в публікації інформації заплановані (щоб включити в план дій Національного комітету по СПТ та різних відомств)?

Законодавство Які закони і підзаконні акти необхідно ще розробити чи внести в них поправки?)

Процедури Які процедурні реформи, здійснення нових процедур і т.ін. плануються для здійснення конкретного заходу?

Питання. Чи є організаційні і політичні питання, котрі потрібно вирішувати?

Навчання Чи потрібна професійна підготовка для усунення виявлених недоліків?

ІТ Чи потрібне комп'ютерне та програмне забезпечення для усунення виявлених недоліків в публікації інформації (напр., веб-портал)?

Заголовок/Опис	Факти
“Кожен член надає доступ та оновлює, наскільки це можливо та необхідно, таку інформацію через Інтернет:: (а) опис¹ своїх процедур імпортування, експортування і транзиту, у тому числі процедур оскарження чи перегляду, який інформує уряди, торговців та інші зацікавлені сторони про практичні кроки, необхідні для імпортування, експортування і транзиту; (б) форми та документи, необхідні для імпортування в, експортування з чи транзиту через територію такого члена; (с) контактні дані свого інформаційного пункту (пунктів). 2.2 Якщо це практично можливо, опис, зазначений у підпункті 2.1(а) також надається однією з офіційних мов СОТ. 2.3 Членам рекомендується надавати через Інтернет доступ до додаткової інформації, яка стосується торгівлі, у тому числі щодо відповідного законодавства, яке стосується торгівлі, та інших питань, зазначених у пункті 1.1.”	Всі відомства повинні привести публікацію інформації у відповідність з цією мірою. Точно не „А“. Навіть якщо Митниця можливо розмістила цю інформацію, багато інших установ не розмістили. Деякі компанії все це зібрали (Укреспертиза, Держзовнішінформ та ін.), але надають лише за оплату.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків: Навіть якщо Митниця можливо розмістила цю інформацію, багато інших установ її не розмістили.

Чи всі відомства опублікували зазначену в ст.1.2 інформацію через Інтернет?

Чи перекладена зазначена інформація на одну із офіційних мов СОТ?

Що вже зроблено для цього після 2015р.?

Які відомства відповідальні? Контактні особи?

Установи Кілька українських міністерств та відомств мають конкретні завдання з публікації інформації через Інтернет. Чи всі опублікували інформацію через Інтернет? Чи переклали вони інформацію на одну із офіційних мов СОТ?

Митниця:

Міністерство економічного розвитку і торгівлі:

Міністерство інфраструктури:

Ветеринарна інспекція:

Фітосанітарна інспекція:

Міністерство екології і природних ресурсів:

Торгово-промислова палата:

Інші

¹ Кожен Член на свій розсуд має право встановлювати на таких веб-сайтах правові обмеження по відношенню до такого опису.

Законодавство	Визначення конкретних законодавчих потреб для публікації через Інтернет (які закони і підзаконні акти необхідно розробити чи внести в них поправки?)
Процедури	Які процедурні реформи, здійснення нових процедур і т.ін. плануються для публікації інформації згідно ст.1.2 через Інтернет?
Питання.	Чи є організаційні і політичні питання, котрі потрібно вирішувати?
Навчання	Чи потрібна професійна підготовка для публікації інформації згідно ст.1.2 через Інтернет?
ІТ	Чи потрібне комп'ютерне та програмне забезпечення для публікації інформації згідно ст.1.2 через Інтернет (напр., веб портал)?

Заголовок/Опис	Факти
“1.1 Кожен член запроваджує або дотримується процедур, що дозволяють подавати документацію, яка стосується імпорту, та іншу необхідну інформацію, включаючи маніфести, щоб розпочати їхню обробку до прибуття товарів з метою прискорення випуску товарів після їхнього прибуття. 1.2 Кожен член, за необхідності, забезпечує можливість попереднього подання документів в електронному форматі для їх обробки до прибуття товарів.”	Тут мається на увазі, що не лише митниця, але і інші відомства, котрі вимагають інформацію, повинні привести свою практику (попереднє оформлення) у відповідність з даним положенням. Чи існують процедури подання інформації до прибуття? Чи створені електронні документи для подання до прибуття?

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків: ?

Чи всі відомства ввели процедури для подання інформації до прибуття і для попереднього оформлення?

Чи створені електронні документи для подання до прибуття всім відомствам?

Що вже зроблено для цього після 2015р.?

Які відомства відповідальні? Контактні особи?

Установи *Кілька українських міністерств і відомств мають конкретні завдання з прийняття та зберігання процедур, які дозволяють подати документацію, яка стосується імпорту та іншу необхідну інформацію, включаючи декларації, для початку обробки до прибуття товарів. Чи прийняті ці процедури? Чи створені електронні документи для подання до прибуття?*

Митниця:

Міністерство економічного розвитку і торгівлі:

Міністерство інфраструктури:

Ветеринарна інспекція:

Фітосанітарна інспекція:

Міністерство екології і природних ресурсів:

Торгово-промислова палата:

Інші

Планування дій з усунення недоліків (щоб включити в план дій Національного комітету по СПТ та різних відомств)

Законодавство Визначення конкретних законодавчих потреб для попереднього оформлення. Які закони і підзаконні акти необхідно розробити чи внести в них поправки?

Процедури Які процедурні реформи, здійснення нових процедур і т. ін. плануються для прийняття процедур, що дозволяють подати документацію, яка стосується імпорту і іншу необхідну інформацію до прибуття товарів? Для електронного подання документів?

Питання Чи є організаційні і політичні питання, котрі потрібно вирішувати?

Навчання Чи потрібна професійна підготовка?

ІТ Чи потрібне комп'ютерне і програмне забезпечення?

Стаття 7.1: Заходи зі спрощення процедур торгівлі для уповноважених операторів

Категорія А

Заголовок/Опис	Факти
“7.1 Кожен член забезпечує додаткові заходи зі спрощення процедур торгівлі, які пов’язані з формальностями і процедурами імпорту, експорту або транзиту, відповідно до пункту 7.3, для операторів, які відповідають встановленим критеріям (далі - уповноважені оператори). Альтернативно, будь-яким членом можуть бути запропоновані такі заходи зі спрощення процедур торгівлі шляхом застосування митних процедур, які є загальнодоступними для всіх операторів, і не потребують створення окремого порядку. 7.2 Встановлені критерії для визнання уповноваженим оператором мають бути пов’язані з дотриманням або ризиком недотримання вимог, встановлених законами, нормативно-правовими актами або процедурами члена. а) Такі критерії мають бути опубліковані та можуть включати: i) належний запис, який засвідчує відповідність митному та іншим пов’язаним законам і нормативно-правовим актам; ii) систему управління комерційними документами для забезпечення проведення необхідного внутрішнього контролю; iii) платоспроможність, у тому числі, за необхідності, забезпечення належного страхування або гарантії; та iv) ланцюга поставок. б) Такі критерії не повинні: i) розроблятися чи застосовуватися у спосіб, який дозволяє або створює свавільну чи невинуватну дискримінацію між операторами у переважно однакових умовах; та ii) обмежувати, наскільки це можливо, участь малих та середніх підприємств. 7.3 Заходи зі спрощення процедур торгівлі, передбачені відповідно до пункту 7.1, включають щонайменше три з таких заходів⁷: а) зниження у належних випадках вимог щодо документування і даних; б) зниження у належних випадках кількості фізичних оглядів і перевірок; с) за необхідності швидкий випуск товарів; д) відстрочення сплати мит, податків, зборів і платежів; е) використання генеральних гарантій або обмежених гарантій; ф) єдина митна декларація на всі товари, що імпортуються або експортуються у встановлений строк; та г) митне очищення товарів на об’єктах уповноваженого оператора або в іншому місці, дозволеному митною установою. 7.4 Членам рекомендується розвивати системи уповноважених операторів на основі міжнародних стандартів, якщо такі існують, за винятком, коли такі стандарти становитимуть неналежний або неефективний засіб виконання поставлених законних завдань. 7.5 З метою посилення заходів зі спрощення процедур торгівлі, що передбачені для операторів, члени надають іншим членам можливість ведення переговорів про взаємне визнання систем уповноважених операторів. 7.6 Члени обмінюються відповідною інформацією у рамках Комітету про чинні системи уповноважених операторів.”	Тут мається на увазі митниця і лише якщо є узгодженість між законодавством та процедурами інших відомств. Є різниця між положеннями в законодавстві та реальним здійсненням. Здається, повинно бути „С“. З цього заходу недостатньо просто мати текст в Митному кодексі. Необхідно визначити і закріпити процедуру призначення Уповноважених економічних операторів. Чи існує вона? Необхідно визначити і закріпити критерії призначення УЕО. Чи існують вони? Скільки вже призначених УЕО?

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків: Є різниця між положеннями в законодавстві та реальним здійсненням. Здається, категорія повинна бути „С“, а не А, але запізно.

З цього заходу недостатньо просто мати текст в Митному кодексі.

Необхідно визначити і закріпити **процедуру призначення** Уповноважених економічних операторів. Чи існує вона?

Необхідно визначити і закріпити **критерії** призначення УЕО. Чи існують вони?

Скільки вже призначених УЕО?

⁷ Захід, позначений в підпунктах 7.3«а» - «г», буде вважатися таким, що надається уповноваженим операторам, якщо він загальнодоступний для всіх операторів.

Що зроблено по законодавству і процедурі призначення Уповноважених економічних операторів після 2015р.?

Чи підготовлено закон по Уповноваженим економічним операторам ?

Чи створено процедуру для інституту Уповноважених економічних операторів?

Чи створено систему критеріїв для призначення Уповноважених економічних операторів?

Чи створено систему моніторингу функціонування Уповноважених економічних операторів?(зняття ліцензії на УЕО?)

Які відповідальні особи?

Установи Митниця:

Планування дій по усуненню недоліків (щоб включити в план дій Національного комітету по СПТ та різних відомств)

Законодавство Які конкретні законодавчі потреби для впровадження системи УЕО (по митному кодексу, законам, підзаконним актам?)

Процедури Які реформи плануються для прийняття процедур, що дозволяють впровадити систему критеріїв визначення УЕО, і моніторингу системи?

Питання Чи є організаційні і політичні питання, котрі потрібно вирішувати?

Навчання Чи потрібна професійна підготовка?

ІТ Чи потрібне комп'ютерне і програмне забезпечення?

Стаття 7.9: Товари, що швидко псуються¹⁰ Категорія А

Заголовок/Опис	Факти
“9.1 З метою запобігання втрати або погіршення властивостей швидкопсувних товарів, яких можна уникнути, та за умови виконання всіх нормативно-правових вимог, кожен член забезпечує випуск товарів, що швидко псуються: а) за звичайних обставин - в найкоротший строк; та б) за виняткових обставин, при необхідності, - поза робочим часом митних та інших відповідних установ. 9.2 Кожен член надає товарам, що швидко псуються, належний пріоритет при плануванні будь-яких перевірок, проведення яких може вимагатися. 9.3 Кожен член вживає заходів або дозволяє імпортеру вживати заходів щодо належного зберігання товарів, що швидко псуються, під час очікування прийняття рішення про їх випуск. Член може вимагати, щоб будь-які складські об'єкти, обумовлені імпортером, були схвалені або визначені його відповідними органами. Переміщення товарів до цих складських об'єктів, включаючи надання дозволу оператору на переміщення таких товарів, може підлягати, за необхідності, схваленню відповідними органами. Член, якщо це можливо і відповідає національному законодавству, на запит імпортера забезпечує проведення на цих складських об'єктах будь-яких процедур, необхідних для здійснення випуску. 9.4 У випадках значної затримки випуску товарів, що швидко псуються, та на відповідний письмовий запит член-імпортер, наскільки це можливо, надає повідомлення про причини затримки.”	Є різниця між положеннями в законодавстві та реальним здійсненням. Маються на увазі і митниця, і інші відповідні органи, перш за все ті, що відповідають за пункти пропуску.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків: Є сумніви, що існує різниця між положеннями в законодавстві та реальним здійсненням.

Що зроблено по законодавству і процедурі після 2015р.?

Чи створено процедуру у відповідності до ст 9.1?

Які відповідальні установи та особи?

Установи

Планування дій з усунення недоліків (щоб включити в план дій Національного комітету по СПТ і різних відомств)

¹⁰ Для цілей даного положення товари, що швидко псуються, є товарами, які мають властивість швидко псуватися внаслідок їхніх природних особливостей, зокрема за відсутності належних умов зберігання.

Законодавство Які конкретні законодавчі потреби для впровадження цього заходу?

Процедури Які реформи плануються для прийняття процедури?

Питання Чи є організаційні і політичні питання, котрі потрібно вирішувати?

Навчання Чи потрібна професійна підготовка?

ІТ Чи потрібне комп'ютерне і програмне забезпечення?

Стаття 8: Співробітництво між органами контролю на кордоні Категорія А

Заголовок/Опис	Факти
“1. Кожен член забезпечує, щоб його органи та установи, відповідальні за здійснення контролю на кордоні та процедури, які стосуються імпорту, експорту і транзиту товарів, співробітничали між собою та координували свою діяльність з метою спрощення торгівлі. 2. Кожен член, наскільки це можливо, співробітничав на взаємоузгоджених умовах з іншими членами, з якими він має спільний кордон, з метою координації процедур у місцях перетину кордону для сприяння транскордонній торгівлі. Таке співробітництво і координація можуть включати: (a) узгодження робочих днів і годин; (b) узгодження процедур і формальностей; (c) створення і використання спільних об’єктів; (d) спільний контроль; (e) запровадження контролю на кордоні за принципом «однієї зупинки».”	ОЕСР враховує посереднє виконання внутрішньої співпраці (1.0 від 2.0) та максимально хороше виконання з зовнішньої (міжнародної) співпраці органів на кордоні. Див. http://www.oecd.org/tad/facilitation/Ukraine_OECD-Trade-Facilitation-Indicators.pdf

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків:

Що зроблено для покращення співпраці органів контролю вантажів на кордоні після 2015 р.?

Які відповідальні установи та особи?

Чи існує координація діяльності установ на кордоні (координація керування кордоном)?

Установи Кілька українських міністерств і відомств мають конкретні функції щодо контролю процедур на кордоні, що стосуються імпорту, експорту та транзиту товарів. Які ці установи? Як вони співпрацюють?

Митниця:

Ветеринарна інспекція:

Фітосанітарна інспекція:

Міністерство екології і природних ресурсів:

Міністерство інфраструктури:

Інші?

Планування дій по усуненню недоліків (щоб включити в план дій Національного комітету по СПТ і різних відомств)

Законодавство Які конкретні законодавчі потреби для впровадження цього заходу?

Процедури Які реформи планування для покращення співпраці?

Питання Чи є організаційні і політичні питання, котрі потрібно вирішувати?

Навчання Чи потрібна професійна підготовка?

ІТ Чи потрібне комп'ютерне та програмне забезпечення?

Угода про спрощення процедур торгівлі
Повідомлення про заходи категорії В та рівень їх застосування в Україні
Аналіз недоліків

Положення, позначені як категорія В Україною 4 січня 2018 р. з приблизними датами для виконання.

Для кожного положення, що розглядається далі, необхідно уточнити такі моменти:

Установа Окремі міністерства та відомства мають конкретні ролі при виконанні різноманітних положень УСПТ. Кожне відповідальне відомство (в деяких випадках декілька з даного положення) повинні бути визначені таким чином, щоб можна було планувати та координувати діяльність з їх виконання.

Аналіз недоліків Визначити конкретні недоліки, котрі повинні бути розглянуті відповідними установами та Національним комітетом зі спрощення процедур торгівлі для виконання конкретних зобов'язань за УСПТ.

Планування дій з усунення недоліків (щоб включити їх до плану дій)

Положення уже виконано?

Що вже зроблено для його виконання?

Яке відомство є відповідальним?

Контактні особи?

Законодавство Визначення конкретних законодавчих потреб для усунення виявлених недоліків (які закони та підзаконні акти необхідно розробити чи внести до них поправки?)

Процедури Які процедурні реформи, виконання нових процедур тощо, планується для виконання конкретного положення?

Питання політики Необхідно визначити конкретні політичні питання, які потрібно вирішити стосовно виявлених недоліків.

Навчання Необхідно уточнити конкретну професійну підготовку, необхідну для усунення виявлених недоліків.

ІТ Уточнення конкретного комп'ютерного і програмного забезпечення, необхідного для усунення виявлених недоліків.

Стаття 1.3: Інформаційні пункти Категорія В

Запропонована дата застосування: 28 лютого 2019

Заголовок/опис	Факти
“3.1 Кожен член у межах наявних ресурсів створює або підтримує один чи більше інформаційних пунктів для надання відповідей на обґрунтовані запити урядів, торговців та інших заінтересованих сторін з питань, передбачених у пункті 1.1, а також для надання необхідних форм і документів, зазначених у підпункті 1.1(a). 3.2 Члени митного союзу або ті, що залучені до регіональної інтеграції, можуть створювати або підтримувати спільні інформаційні пункти на регіональному рівні з метою виконання вимог пункту 3.1 у частині спільних процедур. 3.3 Членам рекомендується не вимагати сплати збору за надання відповідей на запити та необхідних форм і документів. У випадку, якщо він має місце, члени обмежують розмір таких зборів і платежів приблизною вартістю наданих послуг. 3.4 Інформаційні пункти відповідають на запити і надають форми та документи протягом розумного строку, який встановлюється кожним членом і може варіюватися в залежності від характеру або складності запиту.”	В Україні добре функціонують інформаційні пункти з питань СОТ. Можна використовувати цей досвід. Проте, тут питання передовсім стосовно митних процедур та практик. Центр буде надавати інформацію, пов'язану з роботою всіх регуляторних установ, але необхідно визначити, яка установа відповідає за центр.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків: Вирішити, як це робити – напр., телефоном чи ел. поштою? Як призначити добре інформованих осіб з усіх питань у всіх відомствах?

Планування дій з усунення недоліків (щоб включити їх до плану дій)

Що вже зроблено для виконання положення?

Що заплановано зробити?

Яке відомство є відповідальним?

Контактні особи?

Декілька українських міністерств та відомств мають конкретні ролі у контролі торгівлею та публікації інформації щодо процедур.

Законодавство Що потрібно робити у законодавстві для створення та функціонування центру? (Які закони та підзаконні акти необхідно розробити чи внести до них поправки?)

Процедури Які процедурні реформи, виконання нових процедур тощо, планується для функціонування центру?

Питання політики Чи є питання політики для усунення проблем?

Навчання Необхідно уточнити конкретну професійну підготовку, необхідну для усунення виявлених недоліків.

ІТ Уточнити конкретні потреби комп'ютерного та програмного забезпечення, необхідного для функціонування центру.

Установи

Митниця:

Міністерство економічного розвитку і торгівлі:

Міністерство інфраструктури:
Ветеринарна інспекція:
Фітосанітарна інспекція:
Міністерство екології та природних ресурсів:
Торговельно-промислова палата:
Інші

Запропонована дата застосування: 28 лютого 2019

Заголовок/опис	Факти
“Кожен член повідомляє Комітет з питань спрощення процедур торгівлі, створений відповідно до пункту 1.1 статті 23 (далі - «Комітет»), про: (а) офіційне(і) джерело(а), де опубліковано інформацію, зазначену в підпунктах з (а) до (j) пункту 1.1; (b) уніфіковані локатори ресурсів веб-сайту(ів) в мережі Інтернет, зазначені у пункті 2.1; та (c) контактні дані інформаційних пунктів, зазначених у пункті 3.1.”	Коли все зроблено за пунктами 1.1, 1.2 і 1.3, цей пункт не повинен становити проблему. Інформація збирається зі всіх регуляторних установ, але яке з них, і хто відповідає, є координатором (МЕРТ?)

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків: Коли все зроблено за пунктами 1.1, 1.2 і 1.3, цей пункт не повинен становити проблему.

Чи створено законодавчу основу?

Чи збирається інформація (а) про офіційні місця опублікування інформації, зазначеної в підпунктах 1.1 «а»-«j»; (b) чи URL-адресах веб-сайтів, зазначених в пункті 2.1; і (c) про контактну інформацію інформаційних центрів, зазначених у пункті 3.1

Планування дій з усунення недоліків (щоб включити їх до плану дій)

Що вже зроблено для виконання положення?

Що заплановано зробити?

Яке відомство є відповідальним?

Контактні особи?

Декілька українських міністерств та відомств мають конкретні ролі при контролі торгівлі та при публікації інформації стосовно процедур.

Митниця:

Міністерство економічного розвитку і торгівлі:

Міністерство інфраструктури:

Ветеринарна інспекція:

Фітосанітарна інспекція:

Міністерство екології та природних ресурсів:

Торговельно-промислова палата:

Інші

Стаття 2.1: Можливість надання коментарів, інформування до набрання чинності та консультації
Категорія В

Запропонована дата застосування: 28 лютого 2019 р.

Заголовок/опис	Факти
“1.1 Кожен член, наскільки це можливо та у спосіб, який відповідає його національному законодавству і правовій системі, надає можливості та необхідний час торговцям й іншим заінтересованим сторонам для надання коментарів щодо запропонованих нових або змін до існуючих законів і підзаконних нормативно-правових актів загального застосування, пов’язаних з переміщенням, випуском і митним очищенням товарів, включаючи транзитні товари. 1.2 Кожен член, наскільки це можливо та у спосіб, який відповідає його національному законодавству і правовій системі, забезпечує, щоб нові або змінені та доповнені закони і підзаконні нормативно-правові акти загального застосування, пов’язані з переміщенням, випуском і оформленням товарів, включаючи транзитні товари, були опубліковані або інформація про них стала іншим чином загальнодоступною якомога раніше до набрання ними чинності з метою надання торговцям й іншим заінтересованим сторонам можливості ознайомитися з ними. 1.3 Зміни митних або тарифних ставок, заходи, які мають пом’якшуючу дію, заходи, ефективність яких може бути знижена внаслідок дотримання пунктів 1.1 чи 1.2, заходи, які застосовуються за обставин крайньої необхідності або незначних змін у національному законодавстві та правовій системі, виключаються з під дії пунктів 1.1 та 1.2.”	Є розбіжності між державними та приватними секторами в оцінці готовності виконати це положення. Можливість коментування та інформація до набуття чинності якимось актом, що стосується торгівлі, пов’язані з роботою як митниці, так і інших регуляторних органів влади.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків: На практиці існують два рівня проблеми і між ними є розбіжність: (а) законодавчо питання може бути вирішене – створені і громадські ради у кожному відомстві; та (б) є проблеми в правозастосуванні, здійсненні того, що написано в законах. Необхідно вдосконалити інституційну основу для коментарів. Потрібно осучаснити і законодавство, і його застосування. Закон про дерегулювання бізнесу. В Митному кодексу є 226 оціночних норм з цього питання, однак необхідно прийняти норму (до того ж не на рівні постанови Кабміну, а на рівні закону), котра карає всіх відповідальних осіб, котрі порушують закони в цій сфері (а це складно). В питаннях митної вартості є додаткові складнощі – необхідні інструменти для покращення системи.

Планування дій з усунення недоліків (щоб включити їх до плану дій)

Що вже зроблено для виконання положення?

Яке відомство є відповідальним?

Контактні особи?

Декілька українських міністерств та відомств мають конкретні ролі при контролі за торгівлею. Які?
Митниця:

Міністерство економічного розвитку і торгівлі:

Міністерство інфраструктури:

Ветеринарна інспекція:

Фітосанітарна інспекція:

Міністерство екології та природних ресурсів:

Торговельно-промислова палата:

Інші?

Стаття 2.2: Консультації Категорія В

Запропонована дата застосування: 28 лютого 2019 р.

Заголовок/опис	Факти
“Кожен член, за необхідності, забезпечує проведення регулярних консультацій між своїми митними установами та торговцями або іншими заінтересованими сторонами, які знаходяться на його території.”	Цим повинен займатися постійний орган з консультацій. Зміна структур та особового складу в міністерствах має негативний вплив. Консультації повинні проводитись і митницею, і іншими регуляторними органами влади.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків: Потрібно відповідати у двох напрямках: консультації з торговельним товариством та консультації з регулюючими органами.

Планування дій з усунення недоліків (щоб включити їх до плану дій)

Що вже зроблено для виконання положення?

Що заплановано зробити?

Яке відомство є відповідальним?

Контактні особи?

Декілька українських міністерств та відомств мають конкретні ролі при контролі торгівлею і повинні брати участь в консультаціях. Які?

Митниця:

Міністерство економічного розвитку і торгівлі:

Міністерство інфраструктури:

Ветеринарна інспекція:

Фітосанітарна інспекція:

Міністерство екології та природних ресурсів:

Торговельно-промислова палата:

Інші

Запропонована дата застосування: 31 грудня 2020 р.

Заголовок/опис	Факти
“1. Кожен член забезпечує в межах своєї території будь-якій особі, якій митний орган видає адміністративне рішення-, право на: (а) адміністративне оскарження до адміністративного органу вищого рівня або адміністративного органу, незалежного від посадової особи чи установи, що видала таке рішення, або перегляд ними такого рішення; та/або (b) оскарження або перегляд рішення у судовому порядку. 2. Законодавство члена може встановлювати, що адміністративне оскарження або перегляд повинні бути ініційовані до оскарження чи перегляду у судовому порядку. 3. Кожен член забезпечує здійснення процедур оскарження або перегляду у недискримінаційний спосіб. 4. Кожен член забезпечує, щоб у випадку, коли рішення про оскарження або перегляд, відповідно до підпункту 1 (а), не надається: (а) в межах встановлених строків, визначених його законами чи підзаконними нормативно-правовими актами; або (b) внаслідок необґрунтованої затримки позивач мав право на подальше оскарження чи на подальший перегляд адміністративним або судовим органом чи на будь-яке інше звернення до судового органу-. 5. Кожен член забезпечує надання особі, зазначеній у пункті 1, мотивування адміністративного рішення для того, щоб така особа, за необхідності, могла застосувати процедури оскарження або перегляду. 6. Кожному члену рекомендується поширити положення цієї статті на адміністративні рішення, що ухвалюються іншими, ніж митні, органами контролю на кордоні.”	Митниця стверджує, що процедуру вже затверджено. Проблема в тому, що необхідно робити посилання на нормативні акти, встановити процедуру обговорення з зацікавленими особами.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків:

Чи створено законодавчу основу?

Що вже зроблено для виконання положення?

Що заплановано зробити? (щоб включити їх до плану дій)

Яке відомство є відповідальним?

Контактні особи?

Задіяна Митниця, але можуть бути і інші відомства. Які?

Стаття 6.3: Штрафні санкції Категорія В

Запропонована дата застосування: 31 грудня 2020 р.

Заголовок/опис	Факти
“3.1 Для цілей пункту 3 термін «штрафні санкції» означає санкції, що застосовуються митною адміністрацією члена за порушення його митних законів, підзаконних нормативно-правових актів або процедурних вимог. 3.2 Кожен член забезпечує, щоб штрафні санкції за порушення митних законів, підзаконних нормативно-правових актів або процедурних вимог, застосовувалися лише до особи (осіб), відповідальної(их) за порушення згідно із його законодавством. 3.3 Застосована штрафна санкція залежить від фактів та обставин справи і повинна відповідати ступеню та тяжкості порушення. 3.4 Кожен член забезпечує заходи, спрямовані на уникнення: (а) конфлікту інтересів під час нарахування та стягнення штрафних санкцій і мит; та (б) створення стимулу для нарахування або стягнення штрафних санкцій, які не відповідають пункту 3.3. 3.5 Кожен член забезпечує, щоб у разі застосування штрафних санкцій за порушення митних законів, підзаконних нормативно-правових актів або процедурних вимог пояснення у письмовій формі надавалось особі (особам), до якої (яких) застосовуються такі штрафні санкції, із точним визначенням характеру порушення та застосованого закону, підзаконного нормативно-правового акту або процедури, відповідно до яких обсяг або розмір штрафних санкцій за порушення було призначено. 3.6 Коли особа добровільно розкриває митній адміністрації члена обставини порушення митного закону, підзаконного нормативно-правового акту чи процедурної вимоги до виявлення порушення митною адміністрацією, члену рекомендується, за необхідності, розглядати цей факт як потенціальну пом'якшуючу обставину у контексті встановлення штрафних санкцій для цієї особи. 3.7 Положення цього пункту застосовуються до штрафних санкцій, які стосуються транзитного руху, зазначених у пункті 3.1.”	Необхідно ще визначити, які факти є стосовно штрафів. Положення стосується перш за все діяльності митниці.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків:

Чи створено законодавчу основу?

Що вже зроблено для виконання положення?

Що заплановано зробити? (щоб включити їх до плану дій)

Яке відомство є відповідальним? Митниця

Контактні особи?

Стаття 7.4.1: Управління ризиками (потрібно створити систему управління ризиками)
Категорія В

Запропонована дата застосування: 31 грудня 2018 р.

Заголовок/опис	Факти
“Кожен член, наскільки це можливо, запроваджує або дотримується системи управління ризиками в сфері митного контролю.”	Положення стосується діяльності митниці, а також інших органів контролю.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків:

Чи створено законодавчу основу?

Що вже зроблено для виконання положення?

Що заплановано зробити?

Яке відомство є відповідальним? Митниця, чи і інші?

Контактні особи?

Стаття 7.4.2: Управління ризиками (при цьому необхідно уникнути дискримінації) Категорія В
Запропонована дата застосування: 31 грудня 2018 р.

Заголовок/опис	Факти
“Кожен член розробляє і застосовує систему управління ризиками таким чином, щоб уникати самовільної чи невинуватитої дискримінації або прихованих обмежень для міжнародної торгівлі.”	Положення стосується діяльності митниці, а також інших органів контролю.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків:

Чи створено законодавчу основу?

Що вже зроблено для виконання положення?

Що заплановано зробити?

Яке відомство є відповідальним? Митниця, але й інші?

Контактні особи?

Стаття 9.1 і.2: Товари, що швидко псуються¹⁰ Категорія В

Запропонована дата застосування: 31 грудня 2019 р.

Заголовок/опис	Факти
“9.1 З метою запобігання втрати або погіршення властивостей швидкопсувних товарів, яких можна уникнути, та за умови виконання всіх нормативно-правових вимог, кожен член забезпечує випуск товарів, що швидко псуються: а) за звичайних обставин - в найкоротший строк; та б) за виняткових обставин, при необхідності, - поза робочим часом митних та інших відповідних установ. 9.2 Кожен член надає товарам, що швидко псуються, належний пріоритет при плануванні будь-яких перевірок, проведення яких може вимагатися.”	Уточнити.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків:

Чи створено законодавчу основу (закони та підзаконні акти)?

Що вже зроблено для виконання положення?

Що заплановано зробити?

Яке відомство є відповідальним? Митниця, але й інші?

Контактні особи?

¹⁰ Для цілей даного положення товари, що швидко псуються, є товарами, які мають властивість швидко псуватися внаслідок їхніх природних особливостей, зокрема за відсутності належних умов зберігання..

Запропонована дата застосування: 31 грудня 2020 р.

Заголовок/опис	Факти
“1.1 З метою мінімізації обсягу і складності формальностей, пов’язаних із імпортом, експортом і транзитом, та зниження й спрощення вимог до імпоротної, експортної і транзитної документації, а також беручи до уваги законні цілі відповідної політики та інші чинники, такі як зміна обставин, відповідна нова інформація і ділова практика, наявність технічних засобів і технологій, найкраща міжнародна практика та внески заінтересованих сторін, кожен член переглядає такі формальності і вимоги до документації та на основі результатів перегляду, за необхідності, забезпечує, щоб такі формальності і вимоги до документації: (а) запроваджувалися та/або застосовувалися з метою швидкого випуску та митного очищення товарів, зокрема товарів, які швидко псуються; (b) запроваджувалися та/або застосовувалися у спосіб, що має на меті зменшення часу та витрат для дотримання торговцями і операторами вимог; (с) були найменш обмежувальним обраним заходом для торгівлі, якщо для досягнення мети політики або відповідних цілей досить придатними є два або більше альтернативних заходи; та (d) не застосовувалися, у тому числі частково, коли потреба в них зникає.”	Це доволі складний процес – необхідний аналіз та спрощення бізнес-процесів документообігу, гармонізація даних, щоб спростити Процедури. Це положення стосується і митниці, і інших органів контролю.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків: необхідний аналіз та спрощення бізнес-процесів документообігу, гармонізація даних. Стосовно двох видів діяльності буде необхідна іноземна допомога. Можливо слід переробити на „С“?

Планування дій з усунення недоліків (щоб включити їх до плану дій)

Що вже зроблено для виконання положення?

Що заплановано зробити?

Які відомства є відповідальними?

Контактні особи?

Декілька українських міністерств та відомств мають конкретні ролі при зборі та контролі інформації та документів і повинні брати участь у спрощенні процедур документообігу. Які?

Митниця:

Міністерство економічного розвитку і торгівлі:

Міністерство інфраструктури:

Ветеринарна інспекція:

Фітосанітарна інспекція:

Міністерство екології та природних ресурсів:

Торговельно-промислова палата:

Інші

Стаття 10.2: Прийняття копій Категорія В

Запропонована дата застосування: 31 грудня 2019 р.

Заголовок/опис	Факти
“2.1 Кожен член, за необхідності, докладає зусиль для того, щоб приймати паперові або електронні копії супровідних документів, необхідних для формальностей, пов'язаних із імпортом, експортом або транзитом. 2.2 Якщо урядова установа члена вже зберігає оригінал документу, будь-яка інша установа цього члена приймає паперову або електронну копію, коли це можливо, від установи, яка зберігає оригінал, замість оригіналу такого документу. 2.3 Будь-який член не вимагає як умову для імпортування подання оригіналу або копії експортних декларацій, поданих до митних установ члена-експортера.” ¹¹ ”	Законодавство поки що не готово. Це положення стосується і митниці, і інших органів контролю.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків: необхідно підготувати та прийняти відповідне законодавство та розробити схему контролю за підробками.

Планування дій з усунення недоліків (щоб включити їх до плану дій)

Що вже зроблено для виконання положення?

Що заплановано зробити?

Які відомства є відповідальними?

Контактні особи?

Декілька українських міністерств та відомств мають конкретні ролі у документообігу і повинні брати участь в прийнятті процедур з визнання копій. Які?

Митниця:

Міністерство економічного розвитку і торгівлі:

Міністерство інфраструктури:

Ветеринарна інспекція:

Фітосанітарна інспекція:

Міністерство екології та природних ресурсів:

Торговельно-промислова палата:

Інші?

¹¹ Ніщо в цьому пункті не перешкоджає Члену вимагати такі документи, як сертифікати, дозволи чи ліцензії як необхідні умови для ввезення товарів, що підлягають контролю.

Стаття 10.3: Використання міжнародних стандартів та процедур для спрощення процедур торгівлі Категорія В

Запропонована дата застосування: 31 грудня 2018 р.

Заголовок/опис	Факти
“1.1 З метою мінімізації обсягу і складності формальностей, пов’язаних із імпортом, експортом і транзитом, та зниження й спрощення вимог до імпоротної, експортної і транзитної документації, а також беручи до уваги законні цілі відповідної політики та інші чинники, такі як зміна обставин, відповідна нова інформація і ділова практика, наявність технічних засобів і технологій, найкраща міжнародна практика та внески заінтересованих сторін, кожен член переглядає такі формальності і вимоги до документації та на основі результатів перегляду, за необхідності, забезпечує, щоб такі формальності і вимоги до документації: (а) запроваджувалися та/або застосовувалися з метою швидкого випуску та митного очищення товарів, зокрема товарів, які швидко псуються; (б) запроваджувалися та/або застосовувалися у спосіб, що має на меті зменшення часу та витрат для дотримання торговцями і операторами вимог; (с) були найменш обмежувальним обранням заходом для торгівлі, якщо для досягнення мети політики або відповідних цілей досить придатними є два або більше альтернативних заходи; та (d) не застосовувалися, у тому числі частково, коли потреба в них зникає.”	Немає однозначного розуміння в різних відомствах та бізнесі, що це за стандарти зі спрощення процедур торгівлі та електронного бізнесу та як їх застосовувати. Це положення стосується і митниці, і інших органів контролю.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків: Це доволі складний процес – необхідно розуміти, що це за стандарти та як їх застосовувати. Буде необхідна іноземна допомога. Можливо слід переробити на „С“?

Планування дій з усунення недоліків (щоб включити їх до плану дій)

Що вже зроблено для виконання положення?

Що заплановано зробити?

Які відомства є відповідальними?

Контактні особи?

Декілька українських міністерств та відомств мають конкретне відношення до застосування міжнародних стандартів зі спрощення процедур торгівлі. Які?

Митниця:

Міністерство економічного розвитку і торгівлі:

Міністерство інфраструктури:

Ветеринарна інспекція:

Фітосанітарна інспекція:

Міністерство екології та природних ресурсів:

Торговельно-промислова палата:

Інші

Стаття 10.5: Передвідвантажувальна інспекція Категорія В

Запропонована дата застосування: 31 грудня 2019 р.

Заголовок/опис	Факти
“5.1 Члени не вимагають використання передвідвантажувальної інспекції стосовно тарифної класифікації та оцінки митної вартості. 5.2 Без шкоди для прав членів використовувати інші види передвідвантажувальної інспекції, не охоплені пунктом 5.1, членам рекомендується не запроваджувати і не застосовувати нові вимоги стосовно їхнього використання.” ¹² ”	В Україні схоже не здійснюється передвідвантажувальна інспекція у значенні Угоди про передвідвантажувальні інспекції

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків:

Чи існує передвідвантажувальна інспекція в Україні? Якщо ні, то це Категорія „А“

¹² Цей пункт стосується передвідвантажувальної інспекції, котра є предметом Угоди про передвідвантажувальні інспекції для санітарних та фітосанітарних цілей.

Стаття 10.6: Використання митних брокерів Категорія В

Запропонована дата застосування: 31 грудня 2019 р.

Заголовок/опис	Факти
“6.1 Без шкоди для важливих питань політики деяких членів, які на сьогодні відводять особливу роль митним брокерам, з моменту набрання чинності цією Угодою члени не запроваджують обов’язкове використання митних брокерів. 6.2 Кожен член повідомляє Комітету й опубліковує свої заходи щодо використання митних брокерів. Будь-які подальші зміни цих заходів невідкладно повідомляються та опубліковуються. 6.3 Стосовно ліцензування діяльності митних брокерів члени застосовують прозорі та об’єктивні правила.”	В Україні використання митних брокерів, здається, необов’язкове.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків:

В Україні використання митних брокерів, здається, необов’язкове. Необхідно лише, щоб у відношенні ліцензування митних брокерів (посередників) застосовувались прозорі і об’єктивні правила.

Якщо немає невідповідності – то Категорія „А“.

Стаття 10.7: Єдині процедури на кордоні та уніфіковані вимоги до документації Категорія В

Запропонована дата застосування: 31 грудня 2021 р.

Заголовок/опис	Факти
“7.1 Кожен член, з урахуванням положень пункту 7.2, застосовує єдині митні процедури та уніфіковані вимоги до документації для випуску та митного очищення товарів на всій своїй території. 7.2 Ніщо в цій статті не перешкоджає члену: (а) диференціювати свої процедури та вимоги до документації на основі характеру і виду товарів або типу їх транспортування; (b) диференціювати свої процедури та вимоги до документації для товарів на основі управління ризиками; (с) диференціювати свої процедури та вимоги до документації з метою надання повного або часткового звільнення від увізних мит або податків; (d) застосовувати електронне подання або обробку документів; чи (е) диференціювати свої процедури та вимоги до документації у спосіб, який відповідає Угоді про застосування санітарних і фітосанітарних заходів.”	Це положення стосується і митниці, і інших органів контролю. Потрібно встановити факти застосування.

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків: Чи всі процедури гармонізовані на різних пунктах перетину кордону? Якщо ні, чи не можна зробити „С“?

Чи створено законодавчу основу (закони та підзаконні акти)?

Що вже зроблено для виконання положення?

Що заплановано зробити?

Яке відомство є відповідальним? Митниця, але і всі інші?

Митниця:

Ветеринарна інспекція:

Фітосанітарна інспекція:

Міністерство екології та природних ресурсів:

Міністерство інфраструктури:

Інші?

Контактні особи?

Стаття 10.8.2: Частина статті 10.8 щодо „Недопущених до ввезення товарів“ Категорія В

Запропонована дата застосування: 31 грудня 2020 р.

Заголовок/опис	Факти
“8.2 Коли такий вибір відповідно до пункту 8.1. надається, але імпортер не використовує його протягом розумного строку, компетентний орган може вдатися до інших дій стосовно таких товарів, які не відповідають встановленим вимогам.” А текст ст. 10.8.1: категорія А, „У випадках, коли компетентний орган члена відмовляє в імпортуванні заявлених у режим імпорту товарів на підставі їхньої невідповідності встановленим санітарним або фітосанітарним чи технічним правилам, член, за умови дотримання та відповідно до його законів і підзаконних нормативно-правих актів, дозволяє імпортеру переадресувати або повернути недопущені до ввезення товари експортеру або іншій визначеній експортером особі.“	?

Що робити (для планів дій)

Аналіз недоліків:

Чи створено законодавчу основу (закони та підзаконні акти)?

Що вже зроблено для виконання положення?

Що заплановано зробити?

Яке відомство є відповідальним? Митниця, але й інші?

Контактні особи?

Статистика: В нотификации Украины 1 августа 2014г. по мерам, которые считаются выполненными (мерами А) они составили 25% из всех мер – 1/4 ! Однако многие из ответивших на опрос служащих госведомств и экономических операторов отметили, что больше половины этих мер не выполнены. (Респонденты от бизнеса были довольно щедрыми. В общей сложности 49% от их ответов были А (но их ответы не соответствовали официальной нотификации). 30% ответов были о том, что меры являются мерами категории В и только 21% были мерами категории С.)

Треть ответов респондентов от госсектора были, что соответствующую меру надо считать мерой А, 25% что это меры В и весомые 41% от их ответов были, что это меры С. Видно, что они хотели бы видеть международную помощь для работы по упрощению процедур торговли.

Нотификация категорий В и С, 4 января 2018г.

28 % уже нотифицированы как А, однако опрос ЕЭК ООН показал, что эксперты считают половину (13%) проблематическими. Их выполнение надо обсудить 21 марта 2018.

34 % нотифицированы как В

38 % нотифицированы как С

Где нотификация мер как меры категории «А» с 1 августа 2014 г. И мнения в опросе также сводятся к категории «А» - все ясно. Проблема возникает в тех случаях, когда данная мера была категоризирована как категория «А», а мнения экспертов ведомств и частного бизнеса расходятся – это меры «В» или «С». В этих случаях необходимо действовать быстро. Применить меры на основе внутренних и внешних ресурсов до вступления Соглашения ВТО в силу. По всей видимости те эксперты, которые нотифицировали категорию «А» 1 августа 2014г. Думали, что нотификация останется формальностью и никаких последствий не будет, если страна не применит меры, которые она нотифицировала как «А» в августе 2014г.

Следующие шаги по закреплению доклада и последующих действий:

- Опросить еще раз частный бизнес – другие компании;
- Сосредоточиться на повышении потенциала служащих в министерствах и ведомствах;
- Продолжить работу по составлению стратегии (стратегического плана), вкл. Планы по внедрению мер категории «С»
- Подать информацию Министерству Экономического Развития и Торговли, чтобы оно могло сделать информированные решения по нотификации ВТО о готовности Украины внедрить Соглашение ВТО по упрощению процедур торговли.

Содержание вопросника / Ключевые вопросы	Content of Questionnaire / Key Answers	Responses on measure Category (A, B, C)				
		Proposed category [needed time and funds]	Official Notification	NGOs	Gov. Agencies	
СТ. 1: Публикация (законов, процедур и т.д.) и доступ к информации	ART. 1: Publication and availability of information					
1.1: Публикация	1.1: PUBLICATION		A	BC	ABB	Были предложения создать единый портал (на основе договоренности между Министерством экономического развития и торговли и государственной фискальной службы) для публикации всей информации. Таможня утверждает, что вся нормативная база существует. Бизнес представители настаивают, что необходимо учитывать оценку бизнеса. Информация, хотя и опубликована не легко доступная!
1.2: Информация, доступная в Интернете	1.2: INFORMATION AVAILABLE THROUGH INTERNET		A	AC	CA	Точно не „А“. Даже если Таможня может быть выставила эту информацию, многие другие агентства не выставили. Некоторые компании все это собрали (Укрэкспертиза, Держвнешинформ и т.д.), но предоставляют только по оплате.

1.3: Справочные центры	1.3: ENQUIRY POINTS	28 February 2019	B	BC	B	В Украине хорошо действующие справочные центры по вопросам ВТО. Однако здесь вопрос больше всего о таможенных процедурах и практиках.
1.4: Уведомление	1.4: NOTIFICATION	28 February 2019 (может быть A)	B	BC	A	Категоризация здесь зависит от 1.1 и 1.2 – если там все в порядке, просто надо указать, где все опубликовано.
СТ. 2: Возможность предоставлять комментарии, информация и замечания по новым и измененным правилам до вступления в силу	ART. 2: Opportunity to comment, information before entry into force and consultation					
2.1: ВОЗМОЖНОСТЬ ПРЕДОСТАВЛЯТЬ КОММЕНТАРИИ, ИНФОРМАЦИЯ И ЗАМЕЧАНИЯ	2.1: OPPORTUNITY TO COMMENT AND INFORMATION BEFORE ENTRY INTO FORCE	28 February 2019	B	BC	AAA	Есть расхождение между государственным и частным секторами в оценке готовности осуществить эту меру. На практике существуют два уровня проблемы и между ними есть расхождение: (а) законодательно может быть вопрос решен – созданы и общественные советы у каждого ведомства; и (б) есть проблемы в правоприменении, осуществлении того, что записано в законах. Необходимо усовершенствовать институциональную основу для комментариев. Надо осовременить и законодательство и его применение. Закон дерегулирования бизнеса. В Таможенном Кодексе есть 226 оценочных норм по этому вопросу, однако необходимо принять норму (при том не на уровне постановления Кабмина, а на уровне закона), наказывающий тех ответственных лиц, которые нарушают законы в этой области (а это сложно). По вопросам таможенной стоимости есть дополнительные сложности – требуются инструменты для улучшения системы.
2.2: КОНСУЛЬТАЦИИ (об этой теме может быть необходимо спрашивать до 2.1)	2.2: CONSULTATIONS	28 February 2019	B	BC	B	Этим должен заниматься постоянный комитет по консультациям. Смена структур и личного состава в министерствах отрицательно сказывается. Надо отвечать по двум направлениям: консультации с торговым сообществом и консультации между регулирующими органами.
СТ. 3: ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ	ARTICLE 3: ADVANCE RULINGS	Ст. 3.1-3.8 31 Dec.2021; ст.3.9.a.i: 31 Dec.2019; ст.3.9.a.ii: 30 Jun.2020; ст.3.9.b-d: 31 Dec.2020	C	BA	A	Может быть „А“ или „В“. В ответах указано, что остаются только некоторые части этой статьи, которые неисполненные. Возможно ли это сделать до вступления в силу?
СТ. 4: ПРОЦЕДУРЫ ОБЖАЛОВАНИЯ ИЛИ ПЕРЕСМОТРА РЕШЕНИЙ	ARTICLE 4: APPEAL OR REVIEW PROCEDURES	31 Dec.2020	B	BC		Таможня утверждает, что процедура уже утверждена. Проблема в том, что необходимо делать ссылки на нормативные акты, установить процедуру обсуждения с заинтересованными лицами.
СТ. 5: ДРУГИЕ МЕРЫ НАЦЕЛЕННЫЕ НА УСИЛЕНИЕ БЕСПРИСТРАСТНОСТИ, ОТСУТСТВИЕ ДИСКРИМИНАЦИИ И ПРОЗРАЧНОСТИ	ARTICLE 5: OTHER MEASURES TO ENHANCE IMPARTIALITY, NON DISCRIMINATION AND TRANSPARENCY					
5.1: ОПОВЕЩЕНИЯ С ЦЕЛЮ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ КОНТРОЛЬНО-ПРОВЕРОЧНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ	5.1: NOTIFICATION FOR ENHANCED CONTROLS OR INSPECTIONS	31 Dec.2021	C	BC	A	Эта мера была включена из-за критики существующей практики в Евросоюзе, которая вызвала протест некоторых развивающихся стран, в т.ч. Индии. Единственное, что можно сделать – проверить, существует ли подобная проблема в процедурах Украины. Система должна быть основана на системе оценки рисков. Понастоящем идет процесс сокращения проверок. Эта мера может быть в категории „А“. Надо проверить, если украинская процедура содержит ту-же проблему как и процедура Евросоюза.

5.2: ЗАДЕРЖАНИЕ	5.2: DETENTION	31 Dec.2020	C	BA	C	Существует ли в административной процедуре текст об этом? Процедура зависит также от того в каком пункте осуществляется задержка: на границе или внутри страны. Проблема также в том, что необходимо давать четкое обоснование для задержки. Это замедляет.
5.3: ПРОЦЕДУРЫ ИСПЫТАНИЙ	5.3: TEST PROCEDURES	28 Feb.2021	C	CA	CC	Кажется целесообразным обратиться к ЮНИДО, которая среди международных организаций работающих в сфере упрощения процедур торговли специализировалась на лаборатории для исследований мостр.
СТ. 6: МЕРЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ СБОРОВ И ПЛАТЕЖЕЙ, НАЛАГАЕМЫХ В СВЯЗИ С ИМПОРТОМ И ЭКСПОРТОМ	ARTICLE 6: DISCIPLINES ON FEES AND CHARGES IMPOSED ON OR IN CONNECTION WITH IMPORTATION AND EXPORTATION					
6.1: ОБЩИЕ МЕРЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ СБОРОВ И ПЛАТЕЖЕЙ, НАЛАГАЕМЫХ В СВЯЗИ С ИМПОРТОМ И ЭКСПОРТОМ	6.1: GENERAL DISCIPLINES ON FEES AND CHARGES IMPOSED ON OR IN CONNECTION WITH IMPORTATION AND EXPORTATION	31 Dec.2021	C	AA	B ?	Информация о платежах и сборах должна быть опубликована в соответствии со ст.1. Между публикацией информации о введении платежей и сборов и датой вступления их в силу должен быть предоставлен разумный период времени. По возможности периодически пересматривать платежи и сборы с целью сокращения. Почему не B, в чем проблема?
6.2: СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ СБОРОВ И ПЛАТЕЖЕЙ, НАЛАГАЕМЫХ В СВЯЗИ С ИМПОРТОМ И ЭКСПОРТОМ	6.2: SPECIFIC DISCIPLINES ON FEES AND CHARGES IMPOSED ON OR IN CONNECTION WITH IMPORTATION AND EXPORTATION	31 Dec.2021	C	A	A	Платежи и сборы за таможенное оформление должны быть ограничены в объеме примерной стоимостью услуг. «штрафные санкции», налагаемые таможенным органом Члена за нарушение таможенных законов, иных нормативных актов или процедурных требований этого Члена: налагаются только на лицо (лиц), ответственное/ных за нарушение; должны зависеть от фактов и обстоятельств дела и быть соразмерными степени и тяжести нарушения; обеспечивать при наложении штрафа письменное объяснение о характере нарушения и применимом законе, ином нормативном правовом акте или процедуре, на основании которых были определены размер или форма штрафных санкций.
6.3: ШТРАФНЫЕ МЕРЫ	6.3: PENALTY DISCIPLINES	31 Dec. 2020	B	AC	AB	Неясно, что таможня еще не сделала.
СТ. 7: ВЫПУСК И ТАМОЖЕННАЯ ОЧИСТКА ТОВАРОВ	ARTICLE 7: RELEASE AND CLEARANCE OF GOODS					
7.1: ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ	7.1: PRE-ARRIVAL PROCESSING		A	AA	CC	Существуют ли процедуры подачи информации до прибытия? Созданы ли электронные документы для подачи до прибытия?
7.2: ЭЛЕКТРОННЫЕ ПЛАТЕЖИ	7.2: ELECTRONIC PAYMENT	31 Dec. 2021	C	BC	A	Другие агентства помимо таможни эту меру не осуществили (?).
7.3: РАЗДЕЛЕНИЕ МЕЖДУ ВЫПУСКОМ И ОКОНЧАТЕЛЬНОМ ОПРЕДЕЛЕНИИ СУММЫ ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН, НАЛОГОВ, СБОРОВ И ПЛАТЕЖЕЙ	7.3: SEPARATION OF RELEASE FROM FINAL DETERMINATION OF CUSTOMS DUTIES, TAXES, FEES AND CHARGES	31 Dec. 2020	C	BC	C	„C“
7.4 УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ	7.4 RISK MANAGEMENT			BC	C	
Пункт 4.1.	Para 4.1.	31 Dec. 2018	B		B	Такая система была создана на таможне. В чем проблема сейчас?
Пункт 4.2.	Para 4.2.	31 Dec. 2018	B		B	Система не должна быть дискриминационной для международной торговли

Пункт 4.3. Пункт 4.4.	Para 4.3. Para 4.4.	31 Dec. 2020	C A		C A	
7.5: АУДИТ ПОСЛЕ ТАМОЖЕННОЙ ОЧИСТКИ	7.5: POST-CLEARANCE AUDIT	31 Dec. 2020	C	CA	C	Кажется „C“
7.6: ОПРЕДЕЛЕНИЕ И ОПУБЛИКОВАНИЕ СРЕДНЕГО ВРЕМЕНИ ВЫПУСКА	7.6: ESTABLISHMENT AND PUBLICATION OF AVERAGE RELEASE TIMES	31 Dec. 2020	C	BA	CB	„C“
7.7: МЕРЫ УПРОЩЕНИЯ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ ДЛЯ УПОЛНОМОЧЕННЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОПЕРАТОРОВ	7.7: TRADE FACILITATION MEASURES FOR AUTHORIZED OPERATORS	!	A	A	C	Есть разница между положениями в законодательстве и реальным осуществлением. Кажется, должно быть „C“ По этой мере недостаточно просто иметь текст в Таможенном кодексе. Необходимо определить и закрепить процедуру назначения Уполномоченных экономических операторов. Существует ли она? Необходимо определить и закрепить критерии назначения УЭО. Существуют ли они? Сколько уже назначенных УЭО?
7.8: СРОЧНЫЕ ГРУЗЫ	7.8: EXPEDITED SHIPMENTS		A	AA		Кажется, все в порядке. Однако, что думают госорганы?
7.9: СКОРОПОРТЯЩИЕСЯ ГРУЗЫ	7.9: PERISHABLE GOODS	!	A	BA	C	Есть разница между положениями в законодательстве и реальным осуществлением.
СТ. 8: КООРДИНАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНАМИ ПО КОНТРОЛЮ ГРУЗОВ НА ГРАНИЦЕ	ARTICLE 8: BORDER AGENCY COOPERATION	!	A	BC	CB	ОЭСР учитывает посредственное выполнение внутреннего сотрудничества (1.0 от 2.0) и максимально хорошее выполнение по внешнему (международному) сотрудничеству органов на границе. См. http://www.oecd.org/tad/facilitation/Ukraine_OECD-Trade-Facilitation-Indicators.pdf
СТ. 9: ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ИМПОРТИРУЕМЫХ ТОВАРОВ ПОД ТАМОЖЕННЫМ КОНТРОЛЕМ	ARTICLE 9: MOVEMENT OF GOODS UNDER CUSTOMS CONTROL INTENDED FOR IMPORT		A	AA	A	Кажется, все в порядке и категория „A“.
СТАТЬЯ 10: ФОРМАЛЬНОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ИМПОРТОМ И ЭКСПОРТОМ И ТРАНЗИТОМ	ARTICLE 10: FORMALITIES CONNECTED WITH IMPORTATION AND EXPORTATION AND TRANSIT					
10.1: ФОРМАЛЬНОСТИ И ТРЕБОВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЮ К ДОКУМЕНТАЦИИ	10.1: FORMALITIES AND DOCUMENTATION REQUIREMENTS	31 Dec. 2020	B	BA	CC	Это довольно сложный процесс – анализ и упрощение бизнес процессов документооборота, гармонизация данных. И по двум деятельности будет необходима иностранная помощь. Может быть надо переделать на „C“
10.2: ПРИЗНАНИЕ КОПИЙ	10.2: ACCEPTANCE OF COPIES	31 Dec. 2019	B			Здесь необходима помощь по законодательству и по контролю за подделками.
10.3: ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ СТАНДАРТОВ	10.3: USE OF INTERNATIONAL STANDARDS	31 Dec. 2018	B	BA	CBC	Это сложнее – предполагает обучение – что это за стандарты (по обмену торговой информацией) - как их применять Может быть надо переделать на „C“
10.4: ЕДИНОЕ ОКНО	10.4: SINGLE WINDOW	31 Dec. 2020	C	BA	CCC	„C“

10.5: ПРЕДОТГРУЗОЧНАЯ ИНСПЕКЦИЯ	10.5: PRE-SHIPMENT INSPECTION	31 Dec. 2019	B	BA		Существует ли предотгрузочная инспекция в Украине? Если нет – „А“
10.6: ИСПОЛЬЗОВАНИЕ УСЛУГ ТАМОЖЕННЫХ БРОКЕРОВ	10.6: USE OF CUSTOMS BROKERS	31 Dec. 2019	B	BA	A	Нет несоответствия – „А“
10.7: ЕДИНЬЕ ПРОЦЕДУРЫ НА ГРАНИЦЕ И УНИФИЦИРОВАННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ДОКУМЕНТАЦИИ	10.7: COMMON BORDER PROCEDURES AND UNIFORM DOCUMENTATION REQUIREMENTS	31 Dec. 2021	B	AA	B	Все ли процедуры гармонизированы? Если нет, нельзя ли сделать „С“?
10.8: ТОВАРЫ, КОТОРЫМ ОТКАЗАНО В ТАМОЖЕННОЙ ОЧИСТКЕ Пункт 8.1. Пункт 8.2.	10.8: REJECTED GOODS Para 8.1. Para 8.2.		A	AA		?
10.9A: ВРЕМЕННЫЙ ВВОЗ ТОВАРОВ	10.9A: TEMPORARY ADMISSION OF GOODS		A	AA	A	
10.9B: ТАМОЖЕННЫЕ ЛЬГОТЫ ДЛЯ ПЕРЕРАБОТКИ НА ТАМОЖЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ И ВНЕ ЕЕ	10.9B: INWARD AND OUTWARD PROCESSING	?	A	AA	A	Так ли все хорошо?
СТ. 11: СВОБОДА ТРАНЗИТА Пункт 1. Пункт 2. Пункт 3. Пункт 4. Пункт 5. Пункт 6. Пункт 7. Пункт 8. Пункт 9. Пункт 10. Пункт 11.1. Пункт 11.2. Пункт 11.3. Пункт 11.4. Пункт 11.5. Пункт 12. Пункт 13.	ART. 11: FREEDOM OF TRANSIT Para 1. Para 2. Para 3. Para 4. Para 5. Para 6. Para 7. Para 8. Para 9. Para 10. Para 11.1. Para 11.2. Para 11.3. Para 11.4. Para 11.5. Para 12. Para 13.		A A C C C C C C A C A A A A A A A	AA	<u>ACB</u>	

СТАТТЯ 12: ТАМОЖЕННОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО	ARTICLE 12: CUSTOMS COOPERATION	В		BA —	A —	Кажется „А“?
СТАТТЯ 23.2 НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ПО УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР ТОРГОВЛИ	ARTICLE 23.2 NATIONAL COMMITTEE ON TRADE FACILITATION	должно быть А		A —	B —	Это должно быть „А“. Все страны должны иметь какой комитет к моменту вступления в силу Соглашения. Необходимо закончить начаты процесс создания национального органа по упрощению процедур торговли на основе опыта Межведомственной Рабочей Группы по Упрощению Процедур Торговли и Логистики.

АНАЛІЗ

відповідності вимог Директив ЄС № 2002/59 та № 2010/65 проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»

На виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 847-р «Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» наказами Міністерством інфраструктури України було затверджено комплексні плани, що містять заходи з імплементації директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65: (витяги із планів наведено у таблиці).

Суть невідповідності: в Комплексних планах, затверджених наказами Міністерства інфраструктури України в супереч вимогам зазначених директив ЄС вводиться термін **Українського національного морського єдиного вікна (далі - УНМЄВ)**, на нього покладаються функції **національного єдиного вікна** (п.8 та 9 наказу № 285 наведено у таблиці)

техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ (п.9 наказу № 285 наведено у таблиці)

Комплексний план діяльності Міністерства інфраструктури України з реалізації імплементаційних заходів на III – IV квартал 2015 року» (Затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 18 серпня 2015 року № 323) Міністр Пивоварський А.		Комплексний план діяльності Міністерства інфраструктури України з реалізації імплементаційних заходів на II півріччя 2016 року» Затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 16 серпня 2016 року № 285 Міністр Омелян В.	
В розділах цих наказів «У сфері морського та річкового транспорту»			
Найменування заходу	Зміст заходу	Найменування заходу	Зміст заходу
Пункт 6. Утворення Робочої групи з питань створення національного сегменту системи SafeSeaNet та національної системи National Single Window	Вжиття організаційних заходів, спрямованих на розроблення та забезпечення подальшого функціонування національного сегменту системи SafeSeaNet та національної системи National Single Window	Пункт 8. Спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються в морських портах, шляхом розроблення стандарту електронної передачі інформації та раціоналізації формальностей з надання відомостей	Визначення підрозділу чи підприємства в системі Мінінфраструктури, який забезпечуватиме функціонування системи Українського національного морського вікна та національного сегмента системи SafeSeaNet, як визначено в директивах 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС
			Розроблення положення про

			Українське національне морське єдине вікно (далі - УНМЄВ), передбачивши, що УНМЄВ пов'язує системи SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до директив 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС
		Пункт 9. Впровадження техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ та національного сегмента SafeSeaNet	Створення та розроблення техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ та національного сегмента SafeSeaNet

Міністерство інфраструктури, порушуючи вимоги зазначених Директив ЄС, не маючи на це правових підстав, безпідставно замінило термін «**Національне єдине вікно**» (**National Single Window**) на **Українське національне морське єдине вікно (далі - УНМЄВ)**, передбачивши, що УНМЄВ пов'язує системи SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до [директив 2002/59/ЄС](#) та [2010/65/ЄС](#).

В Дорожній карті імплементації Директиви ЄС № 2002/59 допущено довільне трактування змісту пункту 1 Директиви ЄС № 2010/65, що призвело до появи відсутнього в оригінальному тексті цієї директиви терміну «**національне морське єдине вікно**».

Ні в Угоді про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, ні директивах ЄС №№ 2002/59, 2010/65, немає зобов'язання щодо створення «національного морського єдиного вікна».

За результатами більш детального аналізу виявлено наступне.

В пояснювальній записці до обговорюваного проекту Постанови КМУ наведено перелік зобов'язань, на виконання яких має бути впроваджена інформаційна система «Морське Єдине Вікно».

Таких зобов'язань – чотири. Перші три – нормативні:

- стаття 138 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

Підрозділ 7 Транспортні послуги

Стаття 138 Наближення законодавства

Україна узгоджує своє законодавство, у тому числі адміністративні, технічні та інші норми у сфері міжнародного морського транспорту з відповідними нормами, прийнятими

Стороною ЄС, в тій мірі, в якій таке законодавче наближення сприятиме цілям лібералізації, взаємному доступу на ринки Сторін і руху пасажирів та вантажів. Це наближення розпочнеться з дати підписання цієї Угоди та поступово поширюватиметься на всі елементи *acquis* ЄС, згадані у Додатку XVII до цієї Угоди.

- пункт 106 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2016 - 2019 роки (далі – пункт 106).

106. Імплементація положень Директиви 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 р., якою впроваджується система Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовується Директива Ради 93/75/ЄЕС

виконання плану імплементації Директиви 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 р., якою впроваджується система Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовується Директива Ради 93/75/ЄЕС, схваленого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31 березня 2015 р. № 297 “Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері безпеки на морському та річковому транспорті”

- пункт 114 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2016 - 2019 роки (далі – пункт 114).

114. Імплементація положень Директиви 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 р. про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС

виконання плану імплементації Директиви 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 р. про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС, схваленого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25 березня 2015 р. № 271 “Про схвалення розробленого Міністерством інфраструктури плану імплементації Директиви 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 р. про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС”

Четверте зобов'язання не можна віднести до нормативних, а скоріше до суб'єктивно-емоційних, що констатують прикрий (з позиції розробника) факт.

«Адже станом на сьогодні в Україні не реалізований принцип «єдиного вікна» при наданні послуг сфери морських портів України».

Враховуючи те, що в пояснювальній записці прогнозується, з прийняттям акту, досягнути відповідності «законодавства України нормам актів Європейського Союзу», вважається за доцільне проаналізувати формальний і змістовний аспекти проекту.

I. Формальний аспект – чи відповідає проект наявним зобов'язанням? Прикладне питання – чи можна буде вважати виконаними пункти 106, 114 Плану заходів?

Більш детальний розгляд нормативних зобов'язань виявляє наступне.

1. Пункти 106, 114, стосуючись імплементації директив ЄС відповідно №№ 2002/59 та 2010/65, передбачають виконання вже існуючих планів, раніше затверджених Урядом України:

- розпорядженням КМУ від 31 березня 2015 р. № 297-р (імплементация директиви ЄС № 2002/59);

- розпорядженням КМУ від 25 березня 2015 р. № 271-р (імплементация директиви ЄС № 2010/65).

2. Обидва існуючих плани в своїх обґрунтуваннях (щодо необхідності прийняття) посилаються Додаток XXXII до Глави 7 Розділу V Угоди про асоціацію.

Україна зобов'язується поступово наблизити своє законодавство до законодавства ЄС у наступні встановлені терміни:

(4) Морський транспорт

Контроль руху суден

Директива № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року засновує систему Співтовариства з нагляду за рухом суден і інформування, та скасовує Директиву Ради № 93/75/ЄЕС.

Графік: Положення Директив мають бути впроваджені протягом 6 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Технічні та експлуатаційні правила

Технічні умови

Директива № 2010/65 про облікові формальності для суден, що прибувають та/або відбувають з портів держав-членів Співтовариства та скасування Директиви Ради № 2002/6/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 18 лютого 2002 року, яка є чинною до 18 травня 2012 року.

Графік: Положення Директиви мають бути впроваджені протягом 5 років з дати набрання чинності цією Угодою.

План з імплементации директиви ЄС № 2010/65 також посилається на статтю 135 Угоди про асоціацію.

Стаття 135 Міжнародний морський транспорт

1. Ця Угода застосовується до міжнародних морських перевезень між портами України та держав-членів Європейського Союзу і між портами держав-членів Європейського Союзу. Вона також застосовується до торгівлі між портами України та третіми країнами і між портами держав-членів Європейського Союзу та третіми країнами.

2. Ця Угода не застосовується до внутрішніх морських перевезень між портами України або між портами окремих держав-членів Європейського Союзу. Незважаючи на попереднє речення, рух обладнання, наприклад порожніх контейнерів, які не перевозяться в якості вантажу за винагороду між портами України або між портами окремої держави-члена Європейського Союзу, розглядається як частина міжнародних морських перевезень.

3. Для цілей цього Підрозділу та Частин 2, 3 та 4 цієї Глави:

а) «міжнародні морські перевезення» включають перевезення «від дверей до дверей» та мультимодальні транспортні операції, тобто перевезення товарів з використанням більш, ніж одного виду транспорту, зокрема «морське плече», за єдиним транспортним документом, та із цією метою пряме укладення контрактів з постачальниками послуг іншими видами транспорту;

b) «морські навантажувально-розвантажувальні послуги» означають діяльність, яку виконують стивідорні компанії, зокрема оператори терміналів, але не включаючи безпосередньої діяльності портових вантажників, коли ця робоча сила організована незалежно від стивідорних компаній та операторів терміналів. Така діяльність включає організацію та нагляд за:

- i) навантаженням/розвантаженням вантажу на/з судна;
- ii) закріпленням/розкріпленням вантажу;
- iii) прийомом/доставкою та зберіганням вантажів перед завантаженням на судно або після розвантаження;

c) «послуги з митного оформлення» (або послуги агента з митного очищення) означає діяльність, що полягає у проведенні від імені іншої сторони митних формальностей щодо імпорту, експорту або транзитних перевезень вантажів незалежно від того, чи така послуга є основною діяльністю постачальника послуг, чи звичайним доповненням до основного виду діяльності;

d) «послуги контейнерних станцій та депо» означають діяльність, що полягає у зберіганні контейнерів у межах порту або на віддаленні від моря з метою їхнього заповнення/розвантаження, ремонту та підготовки до відправки вантажу;

e) «морські агентські послуги» означають діяльність, що полягає у виконанні у визначеній географічній зоні агентських функцій щодо представлення комерційних інтересів однієї чи більше компаній-перевізників стосовно:

i) маркетингу та продажу послуг морських перевезень та пов'язаних з ними послуг, починаючи з визначення вартості до виставлення відповідних рахунків, а також надання коносаментів від імені компаній, придбання та перепродаж необхідних пов'язаних послуг, підготовка документації та надання комерційної інформації;

ii) діяльності від імені компанії щодо організації заходу судна або прийому вантажів у разі необхідності

f) «транспортно-експедиційні послуги» означають діяльність, яка полягає в організації та моніторингу відправки вантажів від імені вантажовідправника шляхом організації транспортування та супутніх послуг, підготовки документації та надання комерційної інформації;

g) «фідерні послуги» означають попереднє та подальше транспортування міжнародних вантажів морем, зокрема контейнерів, між портами на території Сторони.

4. Кожна Сторона надає суднам під прапором іншої Сторони або таким, що знаходяться в управлінні постачальника послуг іншої Сторони, режим не менш сприятливий, ніж той, що застосовується до власних суден або суден будь-якої третьої країни, залежно від того, який буде більш сприятливим, стосовно, *inter alia*, доступу до портів, використання інфраструктури та портових послуг, застосування морських допоміжних послуг¹, а також пов'язаних з ними ставок та зборів, митних послуг, розподілу місць для стоянки та послуг із завантаження та розвантаження.

¹ *Допоміжні морські послуги включають морські навантажувально-розвантажувальні послуги, складські послуги та послуги зберігання, послуги з митного оформлення, послуги контейнерних станцій та депо, морські агентські послуги, транспортно-експедиційні (морські) послуги, послуги оренди суден з екіпажем, обслуговування та ремонт суден, послуги буксирування та допоміжні послуги для морських перевезень.*

5. Сторони ефективно застосовують принципи необмеженого доступу до міжнародних морських ринків та торгівлі на комерційній та недискримінаційній основі.

6. При застосуванні принципів пунктів 4 та 5 цієї статті Сторони з дати набрання чинності цієї Угодою повинні:

а) не включати положення про розподіл вантажів до майбутніх угод з третіми країнами щодо послуг з морських перевезень, зокрема сухий вантаж та вантаж у рідкому стані та лінійні перевезення, та припинити дію положень про розподіл вантажів у разі, якщо вони існують у попередніх угодах; та

б) скасувати або утримуватись від впровадження будь-яких адміністративних, технічних та інших заходів, які можуть мати непрямий обмежувальний чи дискримінаційний вплив на громадян або компанії іншої Сторони з постачання послуг з морських міжнародних перевезень.

7. Кожна Сторона дозволяє постачальникам послуг з міжнародних морських перевезень іншої Сторони мати установи на її території на умовах заснування та управління не менш сприятливих, ніж ті, що застосовуються до її постачальників послуг або таких з третіх країн, які є кращими. Відповідно до положень Частини 2 цієї Глави, що стосується діяльності таких установ, кожна Сторона надає дозвіл постачальникам послуг іншої Сторони вести таку господарську діяльність згідно з її законодавством та правилами, яку наведено нижче, але не обмежуючись таким:

а) видавничу діяльність, вивчення ринку та продаж послуг з морських перевезень та супутніх послуг, починаючи з визначення вартості до виставлення відповідних рахунків, від власного імені або від імені інших постачальників послуг з міжнародних морських перевезень за прямими домовленостями із замовниками;

б) надання комерційної інформації будь-якими засобами, зокрема через комп'ютеризовані інформаційні системи та електронну систему обміну даними (що є предметом будь-яких недискримінаційних обмежень стосовно телекомунікацій);

с) підготовку документації стосовно перевезень та митних процедур та іншої документації стосовно походження та характеру вантажу, який підлягає перевезенню;

д) організацію заходу судна або доставки вантажів від власного імені або від імені інших постачальників послуг з міжнародних морських перевезень;

е) укладення будь-якої комерційної домовленості з будь-якими місцевими судноплавними агентствами, включаючи участь у розподілі акцій підприємства та участь у наймі місцевого персоналу або із-за кордону згідно з положеннями цієї Угоди;

ф) придбання та використання від власного імені або від імені своїх замовників (і перепродаж своїм замовникам) транспортних послуг будь-якого виду, зокрема перевезення внутрішніми водними шляхами, автомобільним та залізничним транспортом, а також послуг, пов'язаних з усіма видами перевезень, необхідних для надання єдиної транспортної послуги;

г) володіння обладнанням для ведення господарської діяльності.

8. Кожна Сторона повинна зробити для постачальників послуг з міжнародних морських перевезень іншої Сторони на обґрунтованих та недискримінаційних умовах доступними такі послуги в порту: лоцманська проводка, буксирування та допомога при буксируванні, постачання продовольства, заправка та водопостачання, збір сміття та утилізація баластних відходів, послуги капітана порту, навігаційна допомога, берегові експлуатаційні послуги в порту, які є важливими для функціонування судна, зокрема зв'язок, водо- та електропостачання, послуги аварійно-ремонтної майстерні, якірна стоянка, причал та причальні послуги.

9. Кожна Сторона дозволяє постачальникам послуг з міжнародних морських перевезень іншої Сторони надавати послуги з міжнародних морських перевезень, зокрема «морське плече» у внутрішніх водних шляхах іншої Сторони.

10. Кожна Сторона дозволяє постачальникам послуг з міжнародних морських перевезень іншої Сторони користуватися на недискримінаційній основі та на узгоджених між залученими компаніями умовах фідерними послугами, що надаються постачальниками послуг з міжнародних морських перевезень, які зареєстровані в першій Стороні, між портами України або між портами держави-члена Європейського Союзу.

11. Ця Угода не впливає на застосування угод про морське торговельне судноплавство, укладених між Україною та державами-членами Європейського Союзу, з питань, які не охоплюються цією Угодою. Якщо ця Угода є менш сприятливою з певних питань, ніж існуючі угоди між Україною та окремими державами-членами Європейського Союзу, більш сприятливі положення матимуть перевагу без шкоди для зобов'язань Сторони ЄС та з урахуванням Договору про функціонування Європейського Союзу. Положення цієї Угоди замінюють положення попередніх двосторонніх угод, укладених між Україною та державами-членами ЄС, якщо положення останніх несумісні з попередніми, за винятком ситуацій, які згадані в попередньому реченні або тотожні до них. Положення існуючих двосторонніх угод, які не охоплюються цією Угодою, продовжують застосовуватися.

3. В межах виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 847-р «Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони» Міністерством інфраструктури України було затверджено щонайменше 2 плани, що містять заходи з імплементації директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65:

- на III – IV квартал 2015 року (наказ МІУ від 18.08.2015 № 323) – пункти 4, 6 розділу «У сфері морського та річкового транспорту»;

4. Внесення змін до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту

Зміст заходу

Розроблення та затвердження наказу Мінінфраструктури «Про затвердження Змін до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту», затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 23.07.2013 за № 1230/23762

III-IV квартал

6. Утворення Робочої групи з питань створення національного сегменту системи SafeSeaNet та національної системи National Single Window

Зміст заходу

Вжиття організаційних заходів, спрямованих на розроблення та забезпечення подальшого функціонування національного сегменту системи SafeSeaNet та національної системи National Single Window

III квартал

- на II півріччя 2016 року (наказ МІУ від 16.08.2016 № 285) - пункти 8, 9 розділу «У сфері морського та річкового транспорту».

8. Спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються в морських портах, шляхом розроблення стандарту електронної передачі інформації та раціоналізації формальностей з надання відомостей

Зміст заходу

Визначення підрозділу чи підприємства в системі Мінінфраструктури, який забезпечуватиме функціонування системи Українського національного морського вікна та національного сегмента системи SafeSeaNet, як визначено в Директивах 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС

Вересень

Розроблення положення про Українське національне морське єдине вікно (далі – УНМЄВ), передбачивши, що УНМЄВ пов'язує системи SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до директив 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС

Протягом року

Проведення навчання для адміністраторів та користувачів системи SafeSeaNet

Протягом року

9. Впровадження техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ та національного сегмента SafeSeaNet

Зміст заходу

Створення та розроблення техніко-інформаційного комплексу УНМЄВ та національного сегмента SafeSeaNet

Протягом року

4. Нормативне зобов'язання щодо імплементації директиви ЄС № 2002/59 посилене прямим обов'язком України (що впливає з Додатку XVII до Угоди про асоціацію) з розроблення відповідної Дорожньої карти.

2. Дорожня карта

Протягом 6-ти місячного періоду з дати набрання чинності цією Угодою, Україна має подати для кожного сектору детальну дорожню карту для впровадження та застосування у кожному з даних секторів правових актів ЄС, визначених у Доповненнях XVII-2 – XVII-5 до цієї Угоди (далі – правовий акт ЄС), висвітлюючи можливі законодавчі та інституційні зміни, що вимагатимуться, проміжні терміни та оцінку адміністративних потреб. Дорожні карти є індикативними і можуть бути уточнені.

Положення наступних актів Європейського Союзу застосовуються відповідно до положень горизонтальної адаптації, визначених у Доповненні XVII-1 до цієї Угоди, якщо інше не передбачене. Там, де це необхідно, спеціальні терміни адаптації для кожного індивідуального акта викладені нижче.

Положення, які повинні бути прийняті:

Моніторинг руху

Директива 2002/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 27 червня 2002 р. щодо заснування системи Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасування Директиви Ради 93/75/ЄЕС.

Графік: Положення Директиви повинні бути впроваджені протягом 6 років з дати набрання чинності цією Угодою.

Таку Дорожню карту розміщено на сайті МІУ за посиланням <http://mtu.gov.ua/content/normativnopravova-baza-spivrobotnictva.html>.

ДОРОЖНЯ КАРТА ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ДИРЕКТИВА 2002/59/ЄС ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ ВІД 27 ЧЕРВНЯ 2002, ЩО ЗАСНОВУЄ СИСТЕМУ СПІВТОВАРИСТВА З НАГЛЯДУ ЗА РУХОМ СУДЕН ТА ІНФОРМУВАННЯ І СКАСОВУЄ ДИРЕКТИВУ РАДИ 93/75/ЄЕС
(Текст для застосування в ЄЕЗ)

6. Пріоритети та часові межі

Пріоритети при імplementації Директиви 2002/59 мають бути наступними:

- Офіційний переклад консолідованої версії Директиви 2002/59 українською мовою - 2016;
- Внесення змін до «Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 27.06.2013 № 430 - 2016;
- Внесення змін до «Порядку оформлення приходу з рейсу і виходу в рейс суден флоту рибної промисловості капітанами морських рибних портів України», затвердженого наказом Міністерства аграрної політики України від 21.01.2006 № 14 - 2017;
- Призначення національних компетентних органів, адміністрацій портів та берегових станцій, на які повинні направлятися повідомлення у відповідності до Директиви – та які повинні бути єдиною контактною особою для держав-членів ЄС та ЄК – 2016-2017;
- Розробка та прийняття наказу МІУ про створення національної SSN та розробка та прийняття Положення про діяльність національного сегменту SSN - 2017; підготовка технічних умов та проведення тендеру – 2018-2019;
- Внесення змін до Кодексу адміністративних правопорушень та, можливо, Кримінального кодексу України з метою накладання штрафів за порушення національних положень, відповідно до вимог, визначених Директивою 2002/59 – 2017-2018;
- Розробка та прийняття наказу МІУ про прийняття суден, які потребують допомоги - 2017;
- Розробка та створення національної комплексної системи апаратного та програмного забезпечення SSN, підготовка технічних умов та проведення тендеру - 2019;
- Організація та проведення навчання для адміністраторів та користувачів системи SSN – 2017-2019;
- Інформування Координаційної Ради УА (2020).

Дорожньої карти щодо імplementації директиви ЄС № 2010/65, очевидно, не існує, оскільки ця директива не увійшла до Додатку XVII до Угоди про асоціацію.

5. Директиви ЄС №№ 2002/59 та 2010/65 оперують наступними категоріями, співзвучними з категорією «інформаційна система «Морське Єдине Вікно»»:

- “SafeSeaNet” означає систему Співтовариства по обміну морською інформацією, розроблену Комісією спільно з державами-членами для забезпечення виконання законодавства Співтовариства (пункт (s) статті 3 Директиви ЄС № 2002/59);

- Національні системи SafeSeaNet (підпункт 2.1.1 пункту 2 додатку III до Директиви ЄС № 2002/59);

В контексті цих визначень доцільно взяти до уваги зміст пунктів (3), (22) преамбули до Директиви ЄС № 2009/17, якою внесено зміни до Директиви № 2002/59:

«(3) Відповідно до цієї Директиви держави-члени, що мають прибережну зону, повинні мати змогу обмінюватись інформацією, яку вони збирають в ході місій моніторингу морського руху, які вони здійснюють в зонах своєї компетенції. Система Співтовариства для обміну морською інформацією – пан’європейська електронна інформаційна система, що має справу з рухом суден і вантажів «SafeSeaNet», розроблена Комісією за домовленістю з державами-членами, об’єднує, з одного боку, мережу обміну інформацією, а з іншого, – стандартизацію основної наявної інформації про судна та їхній вантаж (попередні повідомлення та звітність). Таким чином, це дає можливість легко знаходити та передавати будь-якому органу влади точну та найсвіжішу інформацію про судна у європейських водах, їхній рух та їхній небезпечний чи забруднюючий вантаж, а також інциденти на морі.

(22) Відповідно до Директиви 2002/59/ЄС, держави-члени та Комісія досягли значного прогресу плані на шляху до налагодження обміну електронними даними, особливо стосовно транспортування небезпечних або забруднюючих вантажів. SafeSeaNet, яка розвивається з 2002 року, повинна тепер бути представлена, як джерело референтна мережа на рівні Співтовариства. Метою SafeSeaNet повинне бути зменшення адміністративного тягаря та витрат для промисловості та держав-членів. За необхідності, вона також повинна сприяти постійному налагодженню правил міжнародного звітування та правил сповіщення».

- «1. Держави-члени приймають оформлення формальностей з надання відомостей в електронному форматі та їх передачу через єдине вікно якомога швидше та в будь-якому випадку не пізніше 1 червня 2015 року. Це єдине вікно, що пов’язує системи SafeSeaNet, e-Customs та інші електронні системи, є місцем, куди у відповідності до цієї Директиви вся інформація повідомляється один раз і стає доступною для різних компетентних органів держав-членів» (пункт 1 статті 5 Директиви ЄС № 2010/65);

В контексті цього визначення доцільно взяти до уваги зміст пунктів (9), (12) преамбули до Директиви ЄС № 2010/65:

«(9) Сторони, задіяні в торгівлі та перевезеннях, мають бути здатні надати стандартизовану інформацію та документи через електронне єдине вікно для цілей виконання формальностей зі звітування. Елементи індивідуальних даних необхідно подавати лише один раз.

(12) Повноцінно користь від електронної передачі даних можна отримати лише за умови безперебійного та ефективного зв’язку між системами SafeSeaNet, e-Customs та електронними системами для введення та відтворення даних. З цієї метою, щоб обмежити адміністративне навантаження, слід у першу чергу звернутися до діючих стандартів».

У цій директиві, у статті 6 «Обмін даними», також застосовується поняття «національне єдине вікно», але тільки в контексті альтернативного засобу доступу до інформації з національного сегменту SafeSeaNet:

1. Держави-члени забезпечують, щоб інформація, одержана у відповідності до формальностей з надання відомостей, передбачених у законодавчому акті Європейського Союзу, була доступною в їх національних системах SafeSeaNet, і надає відповідні частини такої інформації іншим державам-членам через систему SafeSeaNet. Якщо інше не передбачено державою-членом, це не застосовується до інформації, одержаної відповідно до Регламенту (ЄС) № 2913/92, Регламенту (ЄС) № 2454/93, Регламенту (ЄС) № 562/2006 та Регламенту (ЄС) № 450/2008.

4. Держави-члени можуть надати відповідний доступ до інформації, зазначеної в частині 1, через національне єдине вікно за допомогою системи електронного обміну даними або через національні системи SafeSeaNet.

6. В Дорожній карті імплементації Директиви ЄС № 2002/59 допущено довільне трактування змісту пункту 1 Директиви ЄС № 2010/65, що призвело до появи відсутнього в оригінальному тексті цієї директиви терміну **«національне морське єдине вікно»**.

Пов'язані законодавчі документи

• Директива 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів (ОJ L 283, 29.10.2010) у контексті статті 6 директиви вище. Зважаючи на зобов'язання за Директивою 2010/65/ЄС та іншим відповідним законодавством ЄС, експлуатанти суден, приписаних до портів ЄС, повідомити певну інформацію (ідентифікація судна, загальна кількість осіб на борту, порт призначення, прогнозований час прибуття тощо) до **національного морського єдиного вікна** (з 1 червня 2015). Це Єдине Вікно буде тим місцем, куди відразу ж буде надходити інформація і де ця інформація буде доступною різноманітним компетентним органам та державам ЄС.

7. В Плані імплементації директиви ЄС № 2010/65 (розпорядження КМУ від 25 березня 2015 р. № 271-р) застосовано поняття, що поєднує нетотожні поняття «система» і «єдине вікно», - **«національна система морського єдиного вікна»**.

8. У відомчих планах МІУ (накази МІУ від 18.08.2015 № 323 та від 16.08.2016 № 285) застосовуються поняття:

- «національний сегмент системи SafeSeaNet» (у 2015 та 2016 роках);
- «національна система National Single Window» (у 2015 році, далі не згадується);
- «Українське національне морське єдине вікно (УНМСВ)», «техніко-інформаційний комплекс УНМСВ» (у 2016 році); при цьому передбачається, що УНМСВ **пов'язує** системи SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до директив 2002/59/ЄС та 2010/65/ЄС.

II. Змістовний аспект – чи врегулює проект сферу відносин, на яку спрямовано дію директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65?

Сферу відносин в проекті постанови окреслено надзвичайно лаконічно, і лише у тлумаченні терміну «інформаційна система «Морське Єдине Вікно»». Це – збір, обробка, поширення та обмін інформацією щодо суден.

«інформаційна система «Морське Єдине Вікно» – інформаційно-телекомунікаційна система у вигляді програмно-апаратного комплексу інформаційних підсистем, що забезпечує середовище для **збору, обробки, поширення та обміну інформацією щодо суден** із впорядкованою та загальноприйнятою структурою даних, правил і управлінням правами доступу згідно з вимогами міжнародного та національного законодавства та взаємодіє на рівні «система-система» для прозорості організації взаємного доступу користувачів інформаційної системи «Морське Єдине Вікно» та інформаційно-телекомунікаційної

системи органів доходів і зборів до документів в іншій інформаційно-телекомунікаційній системі відповідно до діючих регламентів, технологічних схем та прав доступу;

Розглядаючи норми директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65, нескладно пересвідчитися, що ці директиви визначають доволі чіткі види та обсяги інформації, щодо яких встановлюються відповідні правила поводження.

Додатком I до Директиви ЄС № 2002/59 встановлюються 5 категорій інформації, яку визначені суб'єкти мають повідомляти конкретним адресатам. Додатком III (в редакції Директиви ЄС № 2009/17) описано організаційно-технічні моменти реалізації обігу вже нормативно визначеної інформації через систему SafeSeaNet.

Додатком до Директиви ЄС № 2010/65 перелічено види інформації, щодо яких (відповідно до раніше прийнятих актів ЄС) вже існує обов'язок про подання, але встановлюється обов'язок про подання її в електронній формі й через єдине вікно. Функції розподілу (перенаправлення) такої інформації між адресатами передбачається реалізувати за рахунок властивостей вже існуючої в ЄС системи SafeSeaNet.

Доцільним буде зауважити, що переклад українською мовою пункту 6 розділу A додатку до Директиви ЄС № 2010/65 здійснено з помилкою.

Найменування цього пункту мовою оригіналу – «6. Entry summary declaration», що не відповідає зазначеному в українському перекладі директиви – «6. Митна декларація».

Не зважаючи на те, що Регламенти ЄС, позначені в пункті, на сьогоднішній день вже не є чинними, сама норма перейшла до частини I глави IV Митного кодексу ЄС, запровадженого Регламентом ЄС № 952/2013.

Наявність згаданої помилки в перекладі директиви могла спричинити помилкові судження щодо змісту та обсягів роботи з імплементації Директиви ЄС № 2010/65. Зокрема, пункт 6 міг вважатися близьким до реалізації з огляду на те, що поводження з документом «митна декларація» в національному законодавстві досить широко регламентовано.

Однак, зміст цього пункту стосується документа (або його замінників), якого ні в законодавстві, ні в практиці України не існувало й не існує. Аналог такого документа – «коротка ввізна декларація» - передбачено лише в законопроекті 4777 (щодо УЕО), і практично – тільки для УЕО.

Варто звернути увагу на пункт (14) преамбули Директиви ЄС № 2010/65, яким обумовлюється базове відмежування сфери дії цієї директиви від сфер дії прикордонного та митного законодавства ЄС.

(14) Ця Директива не повинна впливати на Регламент Ради (ЄЕС) № 2913/92 від 12 жовтня 1992 року про заснування Митного кодексу Співтовариства (), Регламент Комісії (ЄЕС) № 2454/93 від 2 липня 1993 року, що встановлює положення для застосування Регламенту Ради (ЄЕС) № 2913/92 про заснування Митного кодексу Співтовариства (), Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 562/2006 від 15 березня 2006 року про заснування Кодексу Співтовариства щодо правил, якими регулюється рух осіб через кордони (Шенгенський кодекс про кордони) (), або національне законодавство в сфері прикордонного контролю для держав-членів, якими не застосовуються Шенгенські правила прикордонного контролю, а також на Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) № 450/2008 від 23 квітня 2008 року, що встановлює Митний кодекс Співтовариства (Модернізований митний кодекс) ().

Факт того, що проект постанови спричиняє вплив саме на прикордонне та митне законодавство, вже суперечить призначенню Директиви ЄС № 2010/65.

Разом з тим, в нормативно-правовій базі України існує логічна й природна основа для створення національного сегменту SafeSeaNet, Це – Порядок оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затверджений наказом Мінінфраструктури від 27.06.2013 № 430.

Згідно зі змінами до цього Порядку, внесеними у 2015 році, запроваджено конфігурацію інформаційного обігу, яка переважно відповідає вимогам Директиви ЄС № 2002/59. Обмін деякою частиною інформації передбачається хоч і не через інформаційні системи, але в електронному вигляді. Подальша робота з вдосконалення окремих норм цього Порядку має більш надійну перспективу (ніж фізичне перепрофілювання ІСПС) щодо досягнення відповідності майбутньої інформаційної системи вимогам національного сегменту SafeSeaNet.

Висновок № 1.

Ні в Угоді про асоціацію, ні директивах ЄС №№ 2002/59, 2010/65, ні в планових документах України, що стосуються імплементації цих директив, немає зобов'язання щодо створення такого продукту як «інформаційна система «Морське Єдине Вікно»».

У згаданих директивах ЄС, у значенні «інформаційна система» застосовуються поняття «SafeSeaNet», «національний сегмент SafeSeaNet», «e-Customs», «інші електронні системи».

Поняття «Єдине вікно», «Національне єдине вікно» застосовується лише у директиві ЄС № 2010/65. Але – не в значенні «інформаційна система», а лише в значенні місця, через яке (а не «в яке») інформація передається (кимось – у SafeSeaNet та інші інформаційні системи) або стає доступною (для когось – з SafeSeaNet та інших інформаційних систем).

В планових документах України усі різновиди понять, що містять у назві словосполучення «єдине вікно», застосовуються у значенні «інформаційна система». Це є очевидною помилкою, допущеною при плануванні заходів з імплементації директиви ЄС № 2010/65.

Отже, продукт «інформаційна система «Морське Єдине Вікно»» не має жодних формальних прототипів з директив ЄС, імплементація яких декларується в пояснювальній записці до проекту постанови.

Висновок №2.

Жодного змістовного зв'язку між нормами проекту постанови (в частині, що стосується створення інформаційної системи «Морське Єдине Вікно») та сферами дії директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65 не виявлено. Головна причина – відсутність в проекті постанови будь-яких прямих (або опосередкованих) ознак відносин, для врегулювання який передбачено створення інформаційної системи «Морське Єдине Вікно».

Факт обрання розробниками, для задекларованої імплементації норм директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65, нормативно-правового акту, що регулює перш за все питання прикордонного та митного контролю, є відхиленням від загального змісту Директиви ЄС № 2010/65.

Факт нехтування розробниками напрацювань, що вже реалізовані у відомчих нормативно-правових актах з питань досягнення відповідності Директиві ЄС № 2002/59, є відхиленням від шляху, визначеного Угодою про асоціацію (у формі Дорожньої карти імплементації Директиви ЄС № 2002/59).

Загальний висновок.

Проект постанови КМУ «Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України», в частині, що стосується утворення «інформаційної системи «Морське Єдине вікно»»:

- не має ні формальних, ні змістовних ознак імплементації Директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65;

- не може бути віднесений до такого, що забезпечує реалізацію Угоди про асоціацію;

- не може бути зарахований як результат виконання пунктів 106, 114 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2016 - 2019 роки, затвердженого пунктом 1¹ розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 847-р.

**Концепція
забезпечення повного контролю за переміщенням всіх вантажів
будь якими видами транспорту через Державний кордон України.**

Суть проекту:

Компанія Rapiscan Systems, Inc. (Rapiscan) представляє уряду України (Замовник) свою пропозицію щодо впровадження повністю інтегрованого рішення з неінтрузивного (неруйнівного) контролю всіх товарів і вантажів, які перевозяться будь яким видом транспорту через визначену Замовником ділянку Державного кордону, за допомогою приладів, котрі працюють за технологією неінтрузивного рентгенівського сканування.

Rapiscan забезпечує реалізацію проекту за бізнес-моделлю «під ключ» з нульовими затратами зі сторони Замовника, а саме:

- надає вибране обладнання для проекту;
- керує обладнанням;
- забезпечує обслуговування обладнання.

Замовник отримує:

- повний догляд всіх товарів і вантажів;
- усунення корупційної складової на місці проведення догляду (рішення щодо вантажу оператор приймає дистанційно, не маючи інформації з якого пункту догляду надійшло зображення для аналізу, хто власник вантажу і т.п.);
- надходження в бюджет;
- всю статистичну інформацію по проведенню сканування і прийнятим рішенням для проведення аналізу та контролю;
- можливість силовими спецслужбами (СБУ) використання інформації для виконання завдань по боротьбі з тероризмом і т.п.

Замовник на законодавчому рівні забезпечує оплату кожного сканування перевізником товарів. Кошти, які надходять від перевізників як плата за сканування їх вантажів надходять до державного бюджету України. Ця плата базуватиметься на договірній ціні або частині всіх місячних декларованих митних платежів здійснених користувачами (імпортерами/перевізниками і т.п.).

Замовник отримує незалежну, об'єктивну інформацію щодо відповідності товарів і вантажів задекларованому у відповідних документах, що повністю виключає проходження контрабанди на митну територію України та забезпечує повне надходження всіх митних платежів.

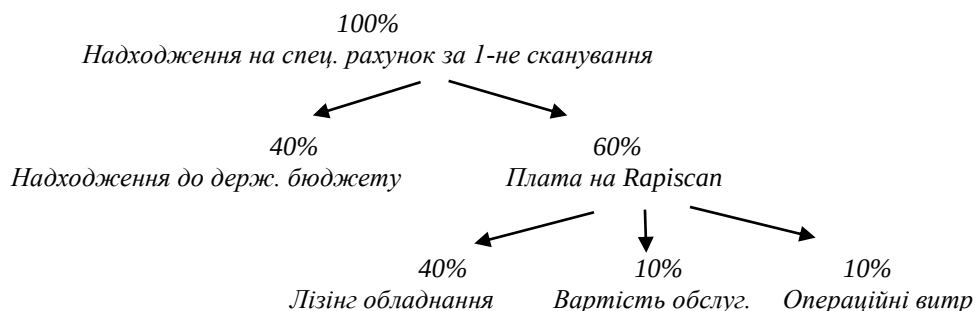
В чому запропонована концепція відрізняється від існуючої в Україні схеми догляду товарів та вантажів:

1. Замовник не несе жодних витрат за встановлення та експлуатацію всього обладнання, а також витрат на проведення сканувань. Потрібно зазначити, що вартість одного сканера складає від 2-х до 6-ти мільйонів доларів США.
2. Замовник, тобто бюджет України, отримує додаткові кошти від плати перевізників/імпортерів за кожне сканування та від надходження додаткових митних платежів. Rapiscan має досвід впровадження таких проектів в інших країнах і, наприклад, надходження до бюджету Мексики за мексиканським проектом (опис надається нижче) складають близько одного мільярда доларів на рік.
3. На цей час митна система України володіє 11-ма сканерами типу Rapiscan Eagle Mobile 4507, які були поставлені в Україну в 2008-2009 роках в рамках технічної

допомоги Європейського Союзу. На жаль, ці сканери практично не використовувались із-за відсутності на митницях підготовленого кваліфікованого персоналу як для проведення технічного обслуговування так і для управління сканерами для здійснення самих сканувань. На цей час практично всі вони знаходяться у неробочому стані. Своєю пропозицією Rapiscan забезпечує повне технічне обслуговування поставленого обладнання та проведення кваліфікованого сканування всіх вантажів.

Як здійснюється оплата:

Можлива схема оплати:



Ця бізнес-модель дозволяє митниці суттєво збільшити обсяг неінтрузивного догляду без тієї великої суми затрат, яка типово необхідна для цього.

Rapiscan є відповідальним за обладнання, його технічне обслуговування, керування, функціонування та апгрейд. Все це включено в місячну плату Rapiscan. В рамках цієї бізнес-моделі надаються послуги по наданню зображень рентгенівського сканування на будь який рівень митного контролю. Замовник не платить додаткових платежів або більше місячної плати, якщо масштаб послуг передбачених договором не змінюється.

«Rapiscan Systems, Inc.» – основні відомості про компанію:

Rapiscan Systems, Inc. є світовим лідером у галузі перевірки стану безпеки за допомогою рентгенівського сканування та візуалізації у гамма-променях, а також передових технологій виявлення загрози, таких, як нейтронний та дифракційний структурний аналіз.

Rapiscan встановив загалом у світі понад 90 000 систем інспектування та перевірки безпеки відомим клієнтам, у тому числі й у США: Управління транспортної безпеки США, Бюро митного та прикордонного контролю (БМПК) США, а також митна служба Великобританії.

Керівники компанії Rapiscan мають за плечима десятиліття досвіду у галузі керівництва системами безпеки, оперативного управління та управління технічним обслуговуванням на урядовому рівні, управління розробкою програм та управління державними справами.

Rapiscan надає діючі системи «під ключ» для виробництва, установки, технічного обслуговування та здійснення постійної перевірки пасажирського та вантажного повітряного, морського та автомобільного транспорту.

Приклади реалізованих проєктів:

Rapiscan здатна надавати багато різних послуг урядові України. Далі наведено три приклади урядових угод із структурним підрозділом Rapiscan - S2 Global в різних країнах світу про контроль транспортних перевезень «під ключ».

Ці угоди включають:

- Контроль та керівництво проєктом;

- Надання Rapiscan обладнання неінтрузивного рентгенівського сканування;
- Експлуатацію обладнання;
- Повсякденне профілактичне та позапланове технічне обслуговування обладнання;
- Постачання запчастин на місце;
- Навчання персоналу Rapiscan та клієнта;
- Інтерпретація зображень;
- Передача зображень;
- Цивільне будівництво.

1. Пуерто-Ріко

2010 року керівництво порту Пуерто-Ріко уклало з Rapiscan Systems, Inc. контракт на 10 років на надання повної та інтегрованої послуги «під ключ» зі сканування до 100 % імпортованих вантажів у порті Сан-Хуан в Пуерто-Ріко.

У межах надання цієї послуги Rapiscan мав виробити, доставити, встановити, налаштувати, перевірити, технічно обслуговувати та експлуатувати 8 мобільних скануючих систем. Відділ Rapiscan з сканування та експлуатації відповідає за впровадження, керування, укладання контрактів та навчання персоналу, повсякденну експлуатацію та профілактичне/позапланове технічне обслуговування систем, а також за аналіз та інтерпретацію зображень. За усе обладнання, послуги та експлуатацію несе відповідальність Rapiscan протягом усього терміну чинності контракту.

2. Мексика

2012 року з Rapiscan Systems, Inc уклала контракт на 6 років служба податкового відомства «Servicio de Administración Tributaria» (SAT) Мексики, на надання повної та інтегрованої послуги «під ключ» у багатьох пунктах Мексики.

У межах надання цієї послуги Rapiscan забезпечить повну експлуатацію комплексної програми сортування за допомогою рентгенівського сканування, котра включає в себе 42 мобільні скануючі системи, комплектування персоналом, інтеграцію систем та технічне обслуговування на місцях, пов'язаних мережею по всій Мексиці, включно з в'їзними портами та митними терміналами в країні та у аеропортах. Такі діючі системи істотно поліпшили здатність мексиканського уряду боротися з контрабандою та незадекларованими вантажами. Додаткові надходження до бюджету Мексики за цим проектом складають близько одного мільярда доларів на рік.

3. Албанія

2015 року уряд Албанії уклав 15-річну концесійну угоду з Rapiscan Systems, Inc., на суму 210 мільйонів євро інвестиційних внесків. За цією угодою Rapiscan Systems, Inc. здійснює контроль вантажів на всіх сухопутних та морських пунктах пропуску на державному кордоні Албанії. Опис цього проекту надається окремим розділом до цієї Концепції.

Підсумки:

Реалізація цього проекту забезпечує:

1. Додаткові суттєві надходження до державного бюджету України. При цьому, треба взяти до уваги, що затрати бюджету для реалізації цього проекту нульові.
2. Повну ліквідацію контрабанди на виділених ділянках митного кордону України.
3. Значне прискорення митного догляду і контролю.
4. Після закінчення контракту все обладнання та підготовлений персонал залишається у розпорядженні Замовника.



Turnkey Screening at the Albanian Borders

<http://www.dogana.gov.al/c/185/266/skanimi-ne-dogane>

Administrata Doganore Shqiptare

To mitigate increasing smuggling events and undeclared materials crossing the border, the Government of Albania contracted S2 Global to design and implement a turnkey cargo and vehicle security-screening program.

For decades, the Albanian government has faced an enormous challenge with extensive smuggling. The escalation of these operations, particularly with trafficking of illegal drugs, triggered a critical need for a new and more advanced border security infrastructure. As a result, the Government of Albania contracted S2 Global to provide full service cargo and vehicle screening solutions throughout the country.

The mission: Increase security, reduce inspection time and improve seizure capabilities by developing a Comprehensive Screening Program with data-driven security solutions.

In 2015 the Albanian government selected S2 Global to create a custom screening solution, tailored to the country's unique needs. The multi-factor security program was designed to install advanced detection systems at all points of entry to detect and deter contraband, increase throughput capabilities at ports and border-crossings, and to promote sanctioned trade in Albania.

To accomplish this, the Comprehensive Screening Program includes:

- Design and construction of each screening site, as well as the recruitment and training of more than 75 highly technical personnel to manage and maintain checkpoint operations
- Industry-leading screening technology, with Eagle M60 and G60 systems from Rapiscan Systems
- Implementation of CertScan, a data integration engine that allows customs and border agents to integrate and analyze inspection data, such as screening images, and informational data, such as cargo manifests and Radiation Detection Portal monitors, to create actionable risk intelligence in real-time

Conclusion/Results: Since its' implementation, S2 Global's Comprehensive Screening Program in Albania has far exceeded expectations. Not only have there been a significant uptick in seizures of smuggled contraband both originating in Albania and transiting through the country, but customs has also seen a significant



increase in tax revenue from legitimate trade. Port and border crossings country-wide are now equipped to handle 100% of designated traffic, and have dramatically increased the speed, predictability and transparency of customs clearances.

Quotes from Albania Customs:

"The state of the art X-ray screening solution has enabled us to increase our capacity for inspecting and verifying smuggled goods and highly dangerous goods that go through the Republic of Albania and abroad."

Update September 2017

S2 Global has completed integration of two scanning sites using our CertScan integration platform into a centralized analysis center at our offices in Tirana. Scan adjudication is still managed on each site, however images are now also available at the remote center for observation and demonstration of CertScan's capabilities.

At the remote center, operators are able to view the manifest and images in the CertScan common viewer and use tools to manipulate these images. Reports are generated in CertScan showing on site adjudication. An administrator is able to see the exact manipulations on site operators have taken to make their assessment and reports on systems and operators are available for evaluation.

Adjudication and operator reporting information is available at our remote center. With this information, S2 will be able to understand operator skill level, adjudication trends and traffic patterns for these two sites. In the near future, the local Radiation Portal Monitors will be added as another data point for future evaluation.

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ К КОНВЕНЦИИ О ДОГОВОРЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ (КДПГ),
КАСАЮЩИЙСЯ ЭЛЕКТРОННОЙ НАКЛАДНОЙ**

СТОРОНЫ НАСТОЯЩЕГО ПРОТОКОЛА,

ЯВЛЯЯСЬ СТОРОНАМИ Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), подписанной в Женеве 19 мая 1956 года,

СТРЕМЯСЬ дополнить указанную Конвенцию в целях упрощения факультативного порядка составления накладной с помощью методов, используемых для электронной регистрации и обработки данных,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Определения

Для целей настоящего Протокола

"Конвенция" означает Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ);

"электронное сообщение" означает информацию, подготовленную, отправленную, полученную или хранимую с помощью электронных, оптических, цифровых или аналогичных средств, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования;

"электронная накладная" означает накладную, источником которой является электронное сообщение, переданное перевозчиком, грузоотправителем или любой другой стороной, заинтересованной в выполнении договора перевозки, к которому применяется Конвенция, включая сведения, логически ассоциируемые с электронным сообщением в качестве приложений или в результате увязки иным образом с электронным сообщением одновременно с его передачей или после его передачи, с тем чтобы сделать его частью электронной накладной;

"электронная подпись" означает данные в электронном формате, которые прилагаются к другим электронным данным или логически ассоциируются с ними и служат в качестве метода установления аутентичности.

Статья 2

Область применения и юридическая сила электронной накладной

1. С учетом положений настоящего Протокола накладная, предусмотренная в Конвенции, а также любой запрос, декларация, инструкция, просьба, оговорка или другое сообщение, связанное с выполнением договора перевозки, к которому применяется Конвенция, могут оформляться с помощью электронных средств связи.
2. Электронная накладная, соответствующая настоящему Протоколу, считается равноценной накладной, предусмотренной в Конвенции, и на этом основании обладает такой же доказательной силой и влечет за собой такие же последствия, что и накладная.

Статья 3

Установление аутентичности электронной накладной

1. Аутентичность электронной накладной устанавливается сторонами договора перевозки с помощью надежного метода электронной подписи, обеспечивающего ее связь с электронной накладной. Метод электронной подписи считается надежным, если не доказано иное, когда электронная подпись:
 - a) уникальным образом связана с сигнатарием;
 - b) позволяет идентифицировать сигнатария;
 - c) создается на основе средств, находящихся под единоличным контролем сигнатария; и
 - d) связана с данными, к которым она относится, таким образом, что любое последующее изменение данных может быть обнаружено.
2. Аутентичность электронной накладной может также устанавливаться с использованием любого другого метода электронной аутентификации, разрешенного законодательством страны, в которой выдается электронная накладная.
3. Сведения, содержащиеся в электронной накладной, должны быть доступны для любой уполномоченной стороны.

Статья 4

Условия для создания электронной накладной

1. Электронная накладная содержит те же сведения, что и накладная, предусмотренная в Конвенции.
2. Процедура, используемая для выдачи электронной накладной, обеспечивает целостность содержащихся в ней сведений с момента, когда она была впервые подготовлена в ее окончательной форме. Целостность обеспечивается тогда, когда сведения сохраняются в полном и неизменном виде, без учета любых добавлений или изменений, происходящих в обычном процессе передачи, хранения и демонстрации.
3. В случаях, допускаемых в соответствии с Конвенцией, содержащиеся в электронной накладной сведения могут быть дополнены или изменены.

Процедура, используемая для дополнения или изменения электронной накладной, должна давать возможность непосредственно выявлять любое дополнение или изменение в электронной накладной и сохранять сведения, которые в ней изначально содержались.

Статья 5

Применение электронной накладной

1. Стороны, заинтересованные в выполнении договора перевозки, договариваются о процедурах и их применении в целях обеспечения соблюдения положений настоящего Протокола и Конвенции, в частности в отношении:
 - a) метода выдачи и передачи электронной накладной управомоченной стороне;
 - b) подтверждения сохранения целостности электронной накладной;
 - c) способа, посредством которого сторона, обладающая правами, возникающими на основании электронной накладной, в состоянии продемонстрировать наличие такого права;
 - d) порядка направления подтверждения факта сдачи груза получателю;
 - e) процедур дополнения или изменения электронной накладной; и

f) процедур возможной замены электронной накладной накладной, выданной с помощью других средств.

2. Процедуры, указанные в пункте 1, должны быть упомянуты в электронной накладной и должны предусматривать возможность беспрепятственного удостоверения.

Статья 6

Документы, дополняющие электронную накладную

1. Перевозчик предоставляет грузоотправителю, по его просьбе, квитанцию о приеме груза и любую необходимую информацию для идентификации груза и доступа к электронной накладной, предусмотренной настоящим Протоколом.

2. Документы, предусмотренные в подпункте g) пункта 2 статьи 6 и в статье 11 Конвенции, могут быть предоставлены грузоотправителем перевозчику в форме электронного сообщения, если эти документы существуют в такой форме и если стороны договорились о процедурах, позволяющих им установить связь между этими документами и электронной накладной, предусмотренной в настоящем Протоколе, таким образом, чтобы была обеспечена их целостность.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 7

Подписание, ратификация, присоединение

1. Настоящий Протокол открыт для подписания государствами, которые подписали Конвенцию или являются ее Сторонами и которые либо являются членами Европейской экономической комиссии, либо допущены к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 Положения о круге ведения этой Комиссии.

2. Настоящий Протокол открыт для подписания в Женеве с 26 по 30 мая 2008 года включительно, а после этой даты – в Центральных учреждениях Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке до 30 июня 2009 года включительно.

3. Настоящий Протокол подлежит ратификации подписавшими его государствами и открыт для присоединения к нему не подписавших его государств, упомянутых в пункте 1 настоящей статьи, которые являются Сторонами Конвенции.

4. Государства, которые могут участвовать в некоторых видах деятельности Европейской экономической комиссии согласно статье 11 Положения о ее круге ведения и которые присоединились к Конвенции, могут стать Сторонами настоящего Протокола путем присоединения к нему после его вступления в силу.
5. Ратификация Протокола или присоединение к нему производится путем передачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего документа.
6. Любой документ о ратификации или присоединении, который сдан на хранение после вступления в силу поправки к настоящему Протоколу, принятой в соответствии с положениями статьи 13 ниже, рассматривается как относящийся к Протоколу с включенной в него поправкой.

Статья 8

Вступление в силу

1. Настоящий Протокол вступает в силу на девяностый день после того, как пять из государств, указанных в пункте 3 статьи 7 настоящего Протокола, сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении.
2. Для любого государства, которое ратифицирует настоящий Протокол или присоединится к нему после того, как пять государств сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении, настоящий Протокол вступает в силу на девяностый день со дня сдачи этим государством ратификационной грамоты или документа о присоединении.

Статья 9

Денонсация

1. Любая Сторона может денонсировать настоящий Протокол путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
2. Денонсация вступает в силу по истечении 12 месяцев со дня получения Генеральным секретарем этой нотификации.
3. Любое государство, которое перестает быть Стороной Конвенции, одновременно перестает быть Стороной настоящего Протокола.

Статья 10

Прекращение действия

Если после вступления в силу настоящего Протокола число Сторон окажется вследствие денонсации менее пяти, то настоящий Протокол теряет силу с того дня, с которого станет действительной последняя из этих денонсаций. Он также теряет силу с того дня, с которого теряет силу Конвенция.

Статья 11

Спор

Любой спор между двумя или более Сторонами относительно толкования или применения настоящего Протокола, который Стороны не смогут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, может быть передан по просьбе любой из заинтересованных Сторон для разрешения Международному Суду.

Статья 12

Оговорки

1. Любое государство может в момент подписания или ратификации настоящего Протокола или присоединения к нему заявить путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, что оно не считает себя связанным статьей 11 настоящего Протокола. Другие Стороны не будут связаны статьей 11 настоящего Протокола в отношении любой Стороны, сделавшей такую оговорку.
2. Заявление, упомянутое в пункте 1 настоящей статьи, в любой момент может быть отозвано путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.
3. Никакие другие оговорки к настоящему Протоколу не допускаются.

Статья 13

Поправки

1. После вступления в силу настоящего Протокола в него могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, определенной в настоящей статье.

2. Любое предложение по поправке, представленное Стороной настоящего Протокола, передается Рабочей группе по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) для рассмотрения и принятия решения.
3. Стороны настоящего Протокола прилагают все возможные усилия для достижения консенсуса. Если, несмотря на эти усилия, консенсуса по предложенной поправке достичь не удалось, то для ее принятия в конечном счете требуется большинство в две трети Сторон, присутствующих и участвующих в голосовании. Предложение по поправке, принятое либо консенсусом, либо большинством в две трети Сторон, препровождается секретариатом Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций Генеральному секретарю, который направляет его для принятия всем Сторонам настоящего Протокола, а также подписавшим его государствам.
4. По истечении девяти месяцев с даты направления предложения по поправке Генеральным секретарем любая Сторона может уведомить Генерального секретаря, что у нее имеется возражение против предложенной поправки.
5. Предложенная поправка считается принятой, если по истечении девятимесячного периода, предусмотренного в предшествующем пункте, об имеющихся возражениях не уведомила ни одна Сторона настоящего Протокола. Если заявлено возражение, то предложенная поправка не имеет силы.
6. В случае страны, которая становится Стороной настоящего Соглашения в период между моментом уведомления о предложении по поправке и истечением девятимесячного периода, предусмотренного в пункте 4 настоящей статьи, секретариат Рабочей группы по автомобильному транспорту Европейской экономической комиссии как можно скорее уведомляет новое государство-участник о предложенной поправке. Новое государство-участник может проинформировать Генерального секретаря об имеющемся возражении против предложенной поправки до истечения этого девятимесячного периода.
7. Генеральный секретарь как можно скорее уведомляет все Стороны настоящего Протокола о возражениях, сформулированных в соответствии с пунктами 4 и 6 настоящей статьи, а также о любой поправке, принятой согласно пункту 5 выше.
8. Любая поправка, считающаяся принятой, вступает в силу по истечении шести месяцев с даты уведомления Сторон Генеральным секретарем.

Статья 14

Созыв дипломатической конференции

1. После вступления в силу настоящего Протокола любая Сторона может путем нотификации, адресованной Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, обратиться с просьбой о созыве конференции с целью пересмотра настоящего Протокола. Генеральный секретарь сообщает об этой просьбе всем Сторонам и созывает конференцию для пересмотра Протокола, если в течение четырехмесячного срока после его сообщения по меньшей мере одна четверть Сторон настоящего Протокола уведомит его о своем согласии с этой просьбой.
2. Если в соответствии с предыдущим пунктом созывается конференция, то Генеральный секретарь уведомляет об этом все Стороны и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. Не позже чем за три месяца до открытия конференции Генеральный секретарь сообщает всем Сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.
3. Генеральный секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пунктах 1, 3 и 4 статьи 7 настоящего Протокола.

Статья 15

Нотификации государств

Помимо нотификаций, предусмотренных в статьях 13 и 14, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пункте 1 статьи 7 выше, а также государствам, ставшим Сторонами настоящего Протокола на основании пунктов 3 и 4 статьи 7:

- a) о ратификации и присоединении к Протоколу согласно статье 7;
- b) о датах вступления в силу настоящего Протокола в соответствии со статьей 8;
- c) о денонсации согласно статье 9;
- d) о прекращении действия настоящего Протокола в соответствии со статьей 10;
- e) о заявлениях и нотификациях, полученных в соответствии с пунктами 1 и 2 статьи 12.

Статья 16

Депозитарий

Подлинник настоящего Протокола сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций, который препровождает надлежащим образом заверенные копии всем государствам, указанным в пунктах 1, 3 и 4 статьи 7 настоящего Протокола.

СОВЕРШЕНО в Женеве *[двадцатого февраля]* две тысячи восьмого года в одном экземпляре на английском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на это уполномоченные, подписали настоящий Протокол:
