



ВПС ВСЕМИРНЫЙ
ПОЧТОВЫЙ
СОЮЗ

Руководство по организации международных перевозок почтовых отправлений железнодорожным транспортом

Рабочая группа ВПС по перевозке почтовых отправлений
железнодорожным транспортом

июня 2018 г.

Содержание	Страница
1 История вопроса и общая информация	3
1.1 Цели проекта по перевозке почтовых отправлений	3
1.2 Стратегическое значение проекта по перевозке почтовых отправлений	4
1.3 Потенциальные преимущества использования железнодорожного транспорта при перевозке почтовых отправлений	4
2 Таможенные формальности, рабочие процессы и процедуры обращения с отправлениями	5
2.1 Руководящие принципы для создания маршрута железнодорожной перевозки	5
2.2 Перевозимые почтовые продукты ВПС	6
2.3 Процедуры определения происхождения и обязанности участников процессов	6
2.4 Транзитные процедуры и обязанности участников процессов	8
2.5 Процедуры, одобренные различными таможенными режимами	8
2.6 Процедуры в месте назначения и обязанности участников процессов	9
3 Перспективы	10
3.1 Бесшовные процедуры с использованием одного документа и электронного обмена данными	10
3.2 Защита и безопасность	10
Приложение 1 – Подробное описание документов, используемых при перевозке почтовых отправлений	11
Приложение 2 – Глоссарий терминов	20
Приложение 3 – Тематическое исследование: Перевозка посылок между Китаем (Народная Респ.) и Европой: интеграция ж.д. транспорта в почтовую инфраструктуру	25
Приложение 4 – Тематическое исследование: Таможенное законодательство ЕС	28
Приложение 5 – Мультимодальная перевозка почтовых отправлений железнодорожным транспортом	29
Приложение 6 – Тематическое исследование: Соответствие стандартам ISO 17712 для высоко безопасных пломб	30
Приложение 7 – Заинтересованные стороны	32

1 История вопроса и общая информация

1.1 1.1 Цели проекта по перевозке почтовых отправлений

Рабочее предложение 010 в Стамбульском плане работы ВПС на 2017–2020 гг. включало следующие инструкции для Совета почтовой эксплуатации ВПС (СПЭ):

- «Разработка подробных процедур для обмена международными почтовыми отправлениями по железной дороге, включая:
- работу с соответствующими международными организациями в сфере железнодорожного транспорта, а также с ВТаМО с целью совместного изучения и разработки соответствующих положений, связанных с перевозкой почтовых отправлений железнодорожным транспортом;
- совместную организацию семинаров и круглых столов с данными организациями и с ВТаМО с целью разработки и распространения передового опыта».

Цель данного мандата заключается в совершенствовании интероперабельности почтовой сети посредством транспортных операций путем:

- разработки операционных стандартов в отношении перевозки почтовых отправлений железнодорожным транспортом;
- разработки процессов железнодорожной перевозки в сотрудничестве с ВТаМО;
- представления, при необходимости, любых предложений по дополнению актов ВПС в адрес компетентных органов ВПС для утверждения.

В марте 2017 года, в соответствии с этим мандатом, СПЭ создал рабочую группу по перевозке почтовых отправлений железнодорожным транспортом.

Данная инициатива предусматривает разработку правил, процедур и общих стандартов для этого нового вида услуг. Эти инструменты наряду с эксплуатационными стандартами для перевозки почтовых отправлений разрабатываются и будут обновляться на основе результатов пилотных проектов, и когда международная перевозка почтовых отправлений железнодорожным транспортом начнется на регулярной основе.

До настоящего времени было реализовано 65 пилотных проектов по перевозке почтовых отправлений железнодорожным транспортом. Пилотные проекты организовывались по разным маршрутам и включали различные страны транзита с разными таможенными режимами. Настоящее Руководство основано на результатах этих пилотных проектов. Цель данной работы заключается в гармонизации и упрощении почтовых, таможенных и железнодорожных правил, стандартов и формальностей для оказания более активной поддержки усилиям по упрощению процедур мировой торговли.

В разработке Руководства были задействованы все заинтересованные стороны, участвующие в Рабочей группе ВПС по перевозке почтовых отправлений железнодорожным транспортом: ВПС, ВТаМО, а также назначенные операторы, национальные таможенные администрации и международные железнодорожные организации, принимавшие участие в реализации пилотных проектах.

Руководство не является обязательным и нейтрально по своей природе и может служить моделью для назначенных операторов и железнодорожных компаний в других частях мира. ВПС является межправительственной организацией и старается удовлетворять потребности 192 стран-членов, независимо от их географического положения.

Цель руководства состоит в предоставлении источника информации для назначенных операторов, таможенных администраций и железнодорожных компаний, занимающихся международной перевозкой почтовых отправлений по железной дороге. Руководство включает основные элементы и опыт, накопленный в ходе пилотных проектов, в целях содействия введению услуги перевозки международной почты на железнодорожном транспорте, сотрудничеству и обсуждению этой темы на национальном и международном уровнях между назначенными операторами, таможенными администрациями и железнодорожными компаниями.

Руководство будет являться действенным документом, который будет обновляться по мере необходимости для отражения результатов новых пилотных проектов и национального опыта, на

основе обновленных таможенных процедур, включая разработки по электронному обмену данных для дальнейшего ускорения внедрения и обеспечения безопасности перевозки международной почты по железной дороге.

Рабочая группа, разработавшая это руководство, состоит из следующих членов:

- назначенные операторы: страны-члены СПЭ: Китай (КНР) (Председатель), Франция, Германия, Польша и Российская Федерация
Наблюдатели: Беларусь, Казахстан и Литва
- Национальные таможенные администрации из Китая, Германии и Польши
- Внешние заинтересованные стороны: Всемирная таможенная организация (ВТаМО), Европейский Союз, Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международный комитет по железнодорожному транспорту (ЦИТ) и Международная ассоциация «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» (КСТП).

Приложение 7 содержит подробное описание функций различных сторон, принимавших участие в разработке руководства.

Следует отметить, что ВПС подписал Меморандумы о взаимопонимании с четырьмя международными организациями: ВТаМО, ОТИФ, ОСЖД, ЦИТ и ассоциацией КСТП.

В настоящем документе данный проект будет называться «Проект по перевозке почтовых отправок железнодорожным транспортом». Термин «Проект организации перевозки почты по железной дороге» означает, что проект возглавляется ВПС – всемирной организацией, занимающейся почтовыми проблемами, работающей в тесном сотрудничестве с международными железнодорожными организациями в интересах своих 192 стран-членов.

1.2 Стратегическое значение проекта по перевозке почтовых отправок

Для всех заинтересованных сторон Проект по перевозке почтовых отправок железнодорожным транспортом предоставляет уникальные возможности для улучшения бизнес-процессов, упрощения и продвижения глобальной торговли, активизируя тем самым обширные почтовые и железнодорожные сети, и способствуя региональной интеграции и экономической конкурентоспособности.

Для использования возможностей, доступных благодаря этому способу перевозки между континентами, особенно в процветающей среде электронной торговли, всем заинтересованным сторонам необходимо работать вместе в целях (1) устранения препятствий для «бесшовной» перевозки почтовых отправок по железной дороге, (2) улучшения предварительного обмена электронными данными (ПОЭД), (3) упрощения процедуры и формальностей (включая транзит и прием транспортных документов для таможенного оформления) и (4) усиления мер безопасности и защиты посредством эффективного управления рисками и надежных программ по обеспечению целостности пломб.

Проект по перевозке почтовых отправок железнодорожным транспортом направлен на то, чтобы помочь назначенным операторам ВПС организовать новый вид транспортировки международных отправок, перевозка которых в значительной степени ограничивается воздушным и морским транспортом. Благодаря железнодорожным перевозкам, почтовые службы смогут доставлять товары электронной коммерции и содействовать еще более активному развитию глобальной электронной торговли, чей годовой рост составляет около 20%. ВПС намеревается полностью использовать почтовую инфраструктуру – самую большую в мире физическую сеть – для доставки почтовых отправок и товаров электронной коммерции по максимально низкой цене.

Проект по перевозке почтовых отправок железнодорожным транспортом также является новым источником бизнеса для международных железнодорожных компаний. До сих пор железная дорога использовалась как активный и часто востребованный вид транспорта только для перевозки внутренних почтовых отправок в некоторых странах. С перевозкой международных почтовых отправок железнодорожный транспорт приобретает новое важное значение, при этом трейдеры и электронные ритейлеры имеют свою выгоду.

Для ВТамО и таможенных администраций, хотя их инструменты в основном нейтральны относительно видов транспорта, это является прекрасной возможностью взаимодействовать с железнодорожными организациями и почтовыми операторами в целях облегчения перевозки почтовых отправок по железной дороге, одновременно обеспечивая соблюдение всех пограничных нормативных требований. Таможенные органы впервые будут изучать почтовую цепочку поставок с точки зрения железнодорожного транспорта. Многие связанные с этим вызовы потребуют адаптации процедур и требований. Эффективное таможенное управление этим новым способом международной торговли поможет ускорить легитимную торговлю по сниженным ценам, сдерживать незаконную торговлю, защищать цепочку поставок почтовых отправок и расширять возможности взаимосвязанности и региональной интеграции, тем самым способствуя достижению Целей устойчивого развития ООН (ЦУР).

1.3 Потенциальные преимущества использования железнодорожного транспорта при перевозке почтовых отправок

Продвижение электронной торговли

- ВПС, в качестве специализированного учреждения ООН по почтовым услугам, имеет все возможности для содействия международной торговле и трансграничной электронной коммерции. Текущая стратегия ВПС, Стамбульская Всемирная почтовая стратегия (IWPS), признает важность этой сферы деятельности. Вторая цель IWPS (Обеспечение устойчивых и современных продуктов) включает в себя программу «Электронная торговля и упрощение процедур торговли».
- Микро-, малые и средние предприятия (ММСП) смогут экспортировать свои товары электронной торговли через этот новый почтовый канал.
- Что касается эффективности продукта, основные клиенты некоторых назначенных операторов хотели бы доставлять свой продукт по непрерывной цепи (E2E) за 25 дней (целевой ориентир пунктуальности – 90%). Для того, чтобы соответствовать этим временным рамкам, назначенные операторы хотят обеспечить бесперебойный и стабильный процесс перевозки железнодорожным транспортом.
- Интернет-магазины смогут перевозить свой товар по разумной цене, что приведет к увеличению объемов перевозок.
- Почтовые службы смогут отправлять и возвращать товар более экономично (по железной дороге, а не авиатранспортом).

Новый вид транспорта для международных почтовых отправок

- Операторы, назначенные ВПС, будут иметь новый вид транспорта для международных почтовых отправок.
- Проект по перевозке почтовых отправок железнодорожным транспортом поможет разработать универсальные процедуры для железных дорог.
- Назначенные операторы смогут использовать мультимодальные перевозки – железнодорожные, автомобильные и воздушные – для ускорения перевозки международных почтовых отправок.

Эксплуатационная эффективность

- Железнодорожный транспорт имеет потенциал стать быстрее и надежнее других видов транспорта (напр., морского транспорта).
- Будет возможно перевозить большие объемы почтовых отправок, которые сложно перевозить или которые запрещены к перевозке воздушным транспортом.
- Отправка почтовых отправок по железной дороге уменьшит давление на почтовые авиаперевозки категории S.A.L (*Surface Air Lifted – наземная депеша, перевозимая воздушным путем, но со сниженной приоритетностью*)
- Для обеспечения эффективности стоимость эксплуатационных процедур будет сведена к минимуму.
- EAD и RFID будут применяться в рамках непрерывной цепи, для всех заинтересованных сторон.

Безопасность

- При условии наличия контроля безопасности и защиты Почта сможет отправлять по железной дороге почтовые отправления, содержащие литиевые батареи, при этом такие предметы не могут быть отправлены воздушным транспортом.
- Установка таможенных пломб (электронных или механических) на почтовые контейнеры в пункте отправки повысит безопасность.

Экономически выгодные и рациональные средства перевозки

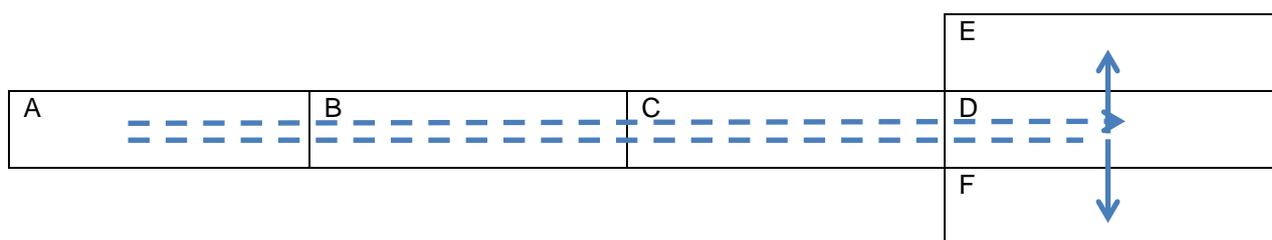
- Отправка почтовых отправлений по железной дороге будет экономически целесообразной.
- Что касается выбросов топлива и углекислого газа, то железнодорожный транспорт имеет в этом смысле лучшие показатели, чем воздушный, включая авиаперевозки почты категории S.A.L. В интересах экологической устойчивости железная дорога может оказаться эффективной альтернативой для неприоритетных почтовых отправлений S.A.L. Это соответствует положениям ЦУР ООН и IWPS ВПС («устойчивое развитие» является одной из программ в рамках цели №3 IWPS).

2 Таможенное оформление, рабочие процессы и процедуры обращения с отправлениями

2.1 Руководящие принципы для создания маршрута железнодорожной перевозки

На диаграмме ниже:

- почтовый оператор пункта происхождения находится в стране А;
- почтовый оператор пункта назначения (почтового отправления, перевозимого по железной дороге) находится в стране D. Отправка из страны А содержит отправления, предназначенные для страны D, а также может содержать отправления в закрытом транзите или отправления в открытом транзите в страны E и F (транзитом через страну D);
- Страны B и C являются странами транзита. Почтовые операторы B и C не участвуют в перевозке груза через страну;
- Почтовые операторы в странах E и F получают отправления в закрытом транзите или отправления в открытом транзите через почтового оператора страны D вместе с исходящим почтовым отправлением из страны D. Перевозка из D до E и из D до F не имеет ничего общего с железнодорожной перевозкой из страны А в D.



На базе приведенной выше диаграммы и результатов пилотных проектов были разработаны следующие руководящие принципы в качестве рекомендаций для различных заинтересованных сторон: почтовых администраций, таможни, а также железнодорожных компаний происхождения, транзита и назначения в целях установления новых маршрутов для железнодорожной перевозки почтовых отправлений.

Обеспечение свободы транзита является основополагающим обязательством всех стран-членов ВПС, что отражено в статье 1.1 Устава Всемирного почтового союза.¹

¹ Статья 1.1: Страны, которые принимают настоящий Устав, составляют под наименованием «Всемирный почтовый союз» единую почтовую территорию для взаимного обмена почтовыми отправлениями. Свобода транзита гарантируется на всей территории Союза в соответствии с условиями, определяемыми в Актах Союза..

2.2 Перевозимые почтовые продукты ВПС

Основная направленность пилотных перевозок была связана с отправлениями электронной торговли. Тем не менее, любой из следующих почтовых продуктов ВПС может перевозиться железнодорожным транспортом:

- посылки;
- отправления письменной корреспонденции, включая малые пакеты весом до 2 кг;
- отправления EMS;
- посылки ECOMPRO.

2.3 Процедуры определения происхождения и обязанности участников процессов

Назначенные операторы

- a Назначенный почтовый оператор страны происхождения должен поддерживать связь с почтовым оператором пункта назначения в отношении:
- логистического обеспечения в пункте назначения, связанного с перемещением почты с железнодорожного терминала в пункт обмена;
 - обмена сообщениями EDI между почтовыми операторами происхождения и назначения для каждого потенциального набора сообщений (PREDES/ REDES, PRECON/ RESCON, EMSEVT и ITMATT) в полном соответствии с новейшими применимыми стандартами ВПС:
 - M10 PRECON V1.1
 - M12 RESCON V1.1
 - M13 REDES V1.1
 - M33 ITMATT V1
 - M48 CARDIT V2.1
 - M49 RESDIT V1.1
 - M40 EMSEVT V3
 - M41 PREDES V2.1

Здесь уместно отметить, что отправка сообщений, как в режиме PREDES, так и в REDES, стала обязательной для всех стран-членов ВПС с 1 апреля 2018 года (Циркуляр МБ 167 от 18 декабря 2017 года); а также

- используемых физических форм (CN 37, форма железнодорожной накладной и др.), методы проставления штампов.
- b Назначенный почтовый оператор происхождения должен взаимодействовать с железнодорожной компанией в отношении базовых возможностей каждого нового маршрута, основываясь на графиках железных дорог, процессов передачи в пункте происхождения, степени контейнеризации, использования пассажирского или контейнерного поезда, почтовых классов и предполагаемых объемов, ожидаемой частоты отправок, предполагаемых перевозочных ставок, ожидаемого времени прибытия, платежных соглашений и т. д.
- c Назначенный почтовый оператор происхождения должен взаимодействовать с почтовым оператором назначения, чтобы на двустороннем уровне согласовать процесс постоянного мониторинга общей эффективности маршрута (например, использовать отчеты на основе обмена данными EMSEVT v3, сообщений PREDES и REDES для контроля качества). Это взаимодействие должно включать почтовых операторов, участвующих во всех запланированных отправлениях, даже тех, которые планируются как закрытый транзит через почтового оператора, которому будет отправлена почта.
- d Что касается транзитных стран, в которых местный почтовый оператор не вовлечен в транзитные операции, то в них почтовый оператор происхождения должен взаимодействовать с железнодорожной компанией происхождения для определения любых необходимых процессов.

- e Почтовый оператор происхождения должен взаимодействовать с железнодорожной компанией, для определения того, могут ли сообщения CARDIT/RESBIT использоваться для почтовых/транспортных операций или расчетов.
- f Почтовый оператор происхождения в тесном взаимодействии с железнодорожной компанией должен помогать заполнять ж.д. документацию. Ж.д. документация для перевозки почты по железной дороге варьируется в зависимости от поезда (поезд – пассажирский или контейнерный) и территории. Существуют различные железнодорожные договоры, которые применяются в разных частях мира. Назначенный почтовый оператор должен наводить справки, чтобы знать точную документацию, которая будет использоваться при железнодорожной перевозке. В случае контейнерного поезда, перевозящего почтовые отправления, например, из Азии в Европу, назначенный почтовый оператор происхождения должен заполнить накладную ЦИМ/СМГС. При перевозке почтовых отправлений пассажирским поездом почтовый оператор происхождения должен заполнить багажную квитанцию для отправки посылки пассажирским поездом/ в международной пассажирской перевозке.
- g Назначенный оператор происхождения, должен покрывать расходы, связанные с транспортировкой почтовых отправлений из учреждения обмена на железнодорожную станцию.
- h Перед тем, как передать почтовые мешки железнодорожной компании, почтовый оператор происхождения должен четко и разборчиво заполнить соответствующие почтовые формы: CN 31/CP 87, CN 34/CP 83 и накладную сдачи CN 37, обеспечивая, чтобы емкости почтовых отправлений были маркированы в соответствии с правилами ВПС.
- i Перед передачей почтовых мешков железнодорожной компании почтовый оператор происхождения должен отсканировать данные почтовые мешки.
- j Почтовый оператор происхождения должен, если возможно, связаться с назначенным оператором транзита для:
- решения всех проблем, связанных с транзитом, перед тем как направить последнему почтовые отправления;
 - определения применимого таможенного законодательства на таможенных территориях по маршруту перевозки;
 - определения другого применимого законодательства, которое может повлиять на перевозку почтовых отправлений по железной дороге.
- k Почтовый оператор происхождения должен заранее проинформировать назначенного оператора транзита о перевозке и провести логистические операции.
- l Если в транзитной стране должны быть соблюдены особые таможенные требования, назначенный оператор происхождения должен заранее получить информацию об этих требованиях от назначенного оператора транзита.
- m Почтовый оператор происхождения должен документировать все логистические аспекты нового маршрута и сообщать об этом всем участвующим сторонам. Обратите внимание, что к этому не относится согласованная транспортная ставка, поскольку это, как правило, конфиденциальная коммерческая информация.

Таможня

- n В соответствии с национальным таможенным законодательством, таможенная администрация происхождения может проводить оценку риска на границе.
- o Таможня происхождения должна согласовать с назначенным оператором происхождения возможности предоставления почтовых отправлений таможне в соответствии с национальным законодательством/таможенным режимом.
- p Таможня происхождения должна:
- информировать таможенные администрации на маршруте о графике перевозок почты для необходимого оповещения, если оно требуется по национальному законодательству;
 - устанавливать электронные или механические пломбы на контейнеры в присутствии представителей Почты, если это необходимо;

- проверять физические формы (CN 37, ж.д. документы и т.п.) и оборудование установки пломб, если они используются.

Железная дорога

- q В рамках маршрута, включающего несколько железнодорожных компаний, железнодорожная компания происхождения должна взаимодействовать с другими железнодорожными компаниями для определения логистических механизмов и расчетных соглашений между компаниями.

2.4 Таможенное оформление и обязанности участников процесса

Назначенные операторы

- a Во время пилотных перевозок почтовые отправления доставлялись напрямую из страны происхождения в страну назначения без привлечения транзитных стран по режиму «сквозного транзита».
- b Пример транзита – это когда назначенный страной происхождения оператор страны «А» отправляет почту назначенному оператору страны «С» в поезде, который курсирует от страны А до В, а затем до страны С. В этом случае страна В является «транзитной» страной. Назначенный оператор страны В в процессе ни коим образом не задействован, но таможенное управление страны В может (или не может) как-то участвовать. Примером такого потенциального участия будет проверка того, что пломбы остаются нетронутыми при въезде и выезде из страны. Длительная перевозка на поезде может включать не только одну, но и несколько «транзитных» стран. «Сквозной транзит» не существует в воздушном или морском почтовом транзите. Однако он может существовать в некоторых многосторонних почтовых дорожных сетях. Тем не менее, по большей части, почтовая перевозка автомобильным транспортом включает только сопредельные страны происхождения и назначения.
- c Текст соответствующей статьи Регламента RL 17-112.3 гласит: «Если транспортировка почты при транзите через страну-члена ВПС происходит без участия назначенного оператора этой страны-члена, такая форма транзита не ведет к ответственности назначенного оператора страны-члена, являющегося транзитером».

Таможня

- d Таможенная администрация в транзитной стране может проводить оценку рисков, если это необходимо в соответствии с требованиями национального законодательства и таможенного режима, а также проверять электронные или механические пломбы, если они применимы.
- e В соответствии с национальным таможенным законодательством или в соответствии с требованиями таможенного режима, таможенная администрация в стране транзита может ввести национальную или международную гарантию.

Железная дорога

- f Железнодорожная компания должна передать накладную сдачи CN 37 и накладную ЦИМ/СМГС в таможенную администрацию транзита и назначенному оператору транзита, а также получить багажный билет для перевозки посылок пассажирским поездом/в международной пассажирской перевозке.
- g По соглашению железнодорожная компания происхождения должна поддерживать связь с железнодорожной компанией, взявшей на себя подготовку транзитной перевозки, для определения последующих процессов.

2.5 Процедуры, утверждаемые различными таможенными органами

При создании международной почтовой железнодорожной транспортной службы назначенные операторы должны быть осведомлены о законодательных требованиях разных таможенных режимов, которые могут повлиять на перевозку почтовых отправлений по железной дороге.

Как указано в разделе 2.3 (пункт i), для назначенного оператора важно связываться с назначенными операторами каждой страны транзита.

В целом, таможенные процедуры и правила в отношении перевозки почтовых грузов по железной дороге должны касаться:

- экспорта и вывоза из страны происхождения;
- ввоза, транзита и вывоза с каждой таможенной территории по маршруту;
- ввоза и выпуска в свободное обращение (импорт) в стране назначения.

Следует отметить, что специальное приложение J.2 в Обновленной Киотской конвенции (ОКК) ВТамО устанавливает процедуры таможенного оформления для перевозки почты. Приложение содержит пять определений, 10 стандартов и одну практическую рекомендацию. Руководство к специальному приложению J.2 объясняет основополагающие концепции и принципы, определенные в нем, и описывает обязанности и ответственность почтовых служб и таможни в повседневной деятельности.

Помимо этого важно, что таможенная администрация имеет право проверять все почтовые отправления. Право на открытие писем подпадает под действие национального законодательства. Таможенное управление обычно определяет, какие отправления подлежат таможенному контролю, с учетом национальных правил, касающихся таможенного администрирования. Таможенный контроль должен основываться на управлении рисками в отношении использования данных и новейших технологиях, таких как не-интрузивные проверки (рентгеновские снимки и т. д.), чтобы исключить ненужные проверки.

Согласно Специальному Приложению к ОКК ВТамО Е/Глава 1, раздел 8, таможенным администрациям необходимо предпринимать все необходимые меры для обеспечения целостности груза во время транзитной операции. Это особенно важно для железнодорожных перевозок ввиду наличия нескольких стран, участвующих в транзитном процессе. Таможенная пломба является одним из наиболее эффективных средств обеспечения целостности груза.

Существует возможность использования электронной таможенной пломбы (э-таможенной пломбы)/электронной системы слежения за грузом, которая является недавно разработанной технологией, позволяющей осуществлять электронный контроль транспортных средств с таможенного пункта отправления в таможенный пункт назначения вдоль всего транзитного маршрута. Э-таможенные пломбы основаны на технологии радиочастотной идентификации (RFID) или глобальной системы определения местоположения (GPS).

Использование таможенной пломбы может оказать положительное влияние на качество контроля и управления рисками и повысить прозрачность и предсказуемость транзитных процедур. Тем не менее, как указано в Руководстве ВТамО по транзиту, таможенные администрации не должны обязывать железнодорожных операторов прикреплять электронную таможенную пломбу, за исключением случаев, когда обычные таможенные пломбы недостаточны для обеспечения целостности транзитных грузов. Если таможенная администрация обязывает оператора транзита прикреплять электронную таможенную пломбу, таможня не должна взимать плату за администрирование/обработку за использование пломбы, кроме стоимости самой пломбы.

2.6 Процедуры в месте назначения и обязанности участников процессов

Назначенные операторы

- a Назначенный почтовый оператор должен перевозить почтовые отправления в пункт передачи под контролем таможенной службы назначения и предоставлять ей почтовые отправления для почтового таможенного оформления в соответствии с национальным законодательством.
- b Почтовый оператор назначения покрывает расходы, связанные с транспортировкой почтовых отправлений, от железнодорожного вокзала назначения до учреждения обмена назначения.
- c Если почтовые отправления должны быть отправлены назначенным почтовым оператором назначения в другие страны другим видом транспорта помимо железнодорожного, то НО назначения должен предпринять предварительные меры для обеспечения того, чтобы почтовые отправления не затерялись и были отправлены как можно быстрее.

Таможня

- с Таможня назначения должна:
- получить таможенные декларации;
 - проверить электронные и механические пломбы (если они применяются);
 - осуществлять таможенную проверку, основанную на оценке рисков, в соответствии с национальным законодательством и таможенным режимом;
 - определять размер пошлин на почтовые отправления. Определение размеров таможенных пошлин на почтовые отправления является суверенным правом таможни. В большинстве стран ВПС эти размеры определяет таможня. Однако некоторые почтовые администрации могут действовать от имени Таможни при ряде видов деятельности. Примеры:
 - Почта может осуществлять процесс первичной таможенной проверки, используя методические указания и обучающую подготовку со стороны таможни.
 - Почта может определять размеры таможенных сборов, при утверждении со стороны Таможни процессов на Почте и оказания помощи почтовой службе при возникновении сложностей при определении точного тарифа, применяемого к отправлению.
 - Почта может также выступать в качестве таможенного агента, напрямую или опосредованно представляющего декларанта (обычно получателя). По такому сценарию Почта может платить пошлину и налоги Таможне, в свою очередь, получая оплату от адресата. Для удовлетворения местных потребностей следует разрабатывать гибкие подходы к вышеупомянутым трем типам участия НО.
- Для удовлетворения местных потребностей следует разрабатывать гибкие подходы к вышеупомянутым трем типам участия НО.

Железная дорога

- d При условии согласия между железнодорожной компанией и Почтой, железнодорожная компания должна передать почтовые отправления в согласованном месте почтовому оператору назначения, а также соответствующую документацию, включающую накладную сдачи CN 37, накладную ЦИМ / СМГС и багажный билет для перевозки посылок пассажирским поездом / в международной пассажирской перевозке.
- e В ответ на сообщение CARDIT почтовой администрации происхождения железнодорожная компания должна отправить сообщение RESDIT, которое является электронным сообщением ВПС, подтверждающим получение почтового отправления перевозчиком.

3 Будущие возможности

3.1 Бесшовные процедуры за счет использования одного документа и электронного обмена данными

Оценка рисков, основанная на предварительной электронной информации до прибытия, будет эффективно способствовать доставке по железной дороге при адекватном контроле за торговлей. Поэтому использование предварительной электронной информации до прибытия, как это предусмотрено в рамочных стандартах безопасности SAFE, может рассматриваться как будущая возможность упростить железнодорожную транспортировку, одновременно заранее обеспечивая надлежащее управление рисками.

ВПС и ВТамО совместно разработали формат таможенно-почтовых сообщений предварительного информирования (CUSITM и CURSP) в соответствии с моделью данных ВТамО для целей таможенного декларирования. Кроме того, система таможенного декларирования ВПС (CDS), программное приложение Центра почтовых технологий ВПС (PTC), разработана на базе таможенно-почтовых сообщений предварительного информирования ВТамО и ВПС и может применять и поддерживать связанные с таможней сообщения предварительного информирования стандарта ВПС

и ВТамО (CUSITM/ CUSRSP или местный эквивалент) и внутрпочтовый стандартный обмен сообщениями (ITMATT или местный эквивалент).

На базе национальных требований таможенные администрации и назначенные операторы могут обмениваться сообщениями CUSITM и CUSRSP (или локальным эквивалентом) путем предоставления данных форм CN 22/CN 23 по электронным каналам для таможенного и таможенно-транзитного декларирования при ж.д. перевозке почтовых отправок.

ВПС и ВТамО должны рассмотреть возможность стандартизации требований к электронным данным для бесшовных таможенных процедур для всех стран, участвующих в маршрутизации железнодорожных перевозок почтовых отправок.

3.2 Безопасность и защищенность

Повышение точности информации, предоставляемой назначенными операторами, а также возможный обмен электронными данными и предварительными электронными данными между таможенными администрациями и назначенными операторами способствует эффективному управлению рисками таможенными администрациями сети международной перевозки почты и упрощает ж.д. транспортировку.

Обмен информации, наподобие рентгеновских снимков, между таможенными администрациями и назначенными операторами по маршруту ж.д. перевозки может повысить безопасность и защищенность при упрощении транспортировки.

Подробное описание документов, используемых при ж.д. перевозке почтовых отправлений

1 Документы ВПС, использованные в пилотных проектах по перевозке почтовых отправлений железнодорожным транспортом

Почтовые отправления, перевозимые наземными видами транспорта (морской, автомобильный, железнодорожный транспорт), передаются транспортной компании, используя накладную сдачи ВПС CN 37 для наземных почтовых отправлений и ярлыки для наземных емкостей CN 34, когда речь идет о письмах. Посылки требуют использования ярлыков для наземных емкостей CP 83 для наземных почтовых отправлений.

Вышеуказанные формы/ярлыки идентифицируют отправку как Почтовую не только для Почты, но и для транспортных компаний. Это очень важно по многим причинам, в том числе для таможенных процедур на границах и в портах.

Накладная сдачи CN 37 для наземных почтовых отправлений – это транспортная накладная, используемая при перевозке как для оперативного контроля, так и для учета между Почтой и перевозчиком. В оперативном отношении накладная используется для перемещения емкости между Центром обработки международных почтовых отправлений пункта отправки (ИМРС) и целевым ИМРС, как правило, через перевозчика, такого как авиакомпания или судоходная компания. С точки зрения бухгалтерского учета CN 37 является основанием для оплаты со стороны Почты, инициирующей отправку перевозчику.

С точки зрения ВПС, когда речь идет о железнодорожном транспорте, CN 37 и CN 34/CP 83 позволят отправлению быть распознанным как наземное почтовое отправление и перевезенным от пункта отправки к месту назначения. Они также могли бы обеспечить отправку почтовых отправлений со станции железнодорожного пункта назначения в офис обмена пункта назначения для таможенного оформления почтовых отправлений.

Следует отметить, что ярлыки для наземных емкостей ВПС уникально идентифицируются с помощью ID штрих-кода емкости. Обмен данными EDI между почтовыми администрациями отправления и назначения, основанный на этих штрих-кодах, позволяет отправлять подтверждение получения каждой емкости в пункте назначения в адрес почтового администратора отправления и отслеживать затраченное время (на воздушном транспорте, не все, а лишь некоторые авиакомпании используют также штриховые идентификаторы емкостей).

2 Накладная ЦИМ/СМГС (ОСЖД и ЦИТ)

Накладная представляет собой альтернативу классической системе документации перевозки с переформлением накладной СМГС на накладную ЦИМ или накладной ЦИМ на накладную СМГС в месте переотправки.

Общие положения по бумажной / электронной накладной ЦИМ/СМГС

Правовая основа

Накладная ЦИМ/СМГС основывается на статье 6 § 8 ЦИМ и на статье 13 СМГС.

Условия по применению

С учётом положений Приложения 6 «Руководство накладной ЦИМ/СМГС» к СМГС в сфере действия ЦИМ применяется как накладная ЦИМ, а в сфере действия СМГС – как накладная СМГС. Это действует также и для применения накладной ЦИМ/СМГС в качестве таможенного документа.

Наименования граф бумажной накладной и на распечатке электронной накладной

Наименования граф печатаются на двух или, в случае необходимости, трёх языках, причём одним из этих языков должен быть русский, а другим – либо немецкий, либо английский, либо французский.

При перевозках в/из Китайской Народной Республики наименования граф печатаются дополнительно на китайском языке.

Заполнение накладной

Сведения в накладной заполняются на следующих языках:

- a Графы, касающиеся как договора перевозки по ЦИМ, так и по СМГС: русский + английский, либо немецкий, либо французский.¹ При перевозке в Китайскую Народную Республику заполнение накладной может дополнительно производиться на китайском языке;
- b Графы, относящиеся только к договору перевозки по ЦИМ: немецкий, либо английский, либо французский;¹
- c Графы, относящиеся только к договору перевозки по СМГС: русский. При перевозке в Китайскую Народную Республику заполнение накладной может дополнительно производиться на китайском языке.

Бумажная накладная

Образец накладной ЦИМ/СМГС состоит из шести пронумерованных листов формата А4:

<i>Лист</i>	<i>Наименование</i>	<i>Получатель листа</i>
1	Оригинал накладной	Получатель
2	Дорожная ведомость	Перевозчик, выдающий груз получателю
ЦИМ 5 СМГС 3	Дубликат накладной	Отправитель
4	Лист выдачи груза	Сообщение ЦИМ → СМГС: перевозчик, выдающий груз получателю Сообщение СМГС → ЦИМ: не используется
ЦИМ 3 СМГС 5	Лист уведомления о прибытии груза/Таможня	Сообщение ЦИМ → СМГС: Получатель/Таможня Сообщение СМГС → ЦИМ: Перевозчик назначения/Таможня
6	Лист уведомления об отправке груза	Сообщение ЦИМ → СМГС: перевозчик отправления Сообщение СМГС → ЦИМ: не используется

Электронная накладная

Принцип функциональной эквивалентности по ЦИМ (статья 6 § 9 ЦИМ)

Накладная, включая её дубликат, может также составляться в форме электронной регистрации данных, которые могут преобразовываться в читаемые письменные знаки. Способы, используемые для регистрации и обработки данных, должны быть достаточны с функциональной точки зрения, в частности, в отношении доказательной силы накладной, представленной этими данными.

¹ Стороны договора о перевозке могут согласовать другой язык, помимо английского, французского или немецкого. Такое отклонение от содержания накладной для перевозки опасных грузов по Правилам международных перевозок RID может быть согласовано только странами-участниками такого договора о перевозке с применением ЦИМ. Сноска применяется только к договорам перевозки с ЦИМ.

Принцип достижения согласия между перевозчиками, отправителями, получателями, применяющими СМГС

Договор перевозки может быть оформлен электронной накладной. Электронная накладная выполняет функции бумажной накладной и представляет собой набор данных в электронном виде, идентичный набору данных бумажной накладной. При необходимости электронная накладная и её дополнительные листы могут распечатываться на бумаге по форме Приложения 5 к «Руководству по накладной ЦИМ/СМГС» (Приложение 6 к СМГС). Если в соответствии с предписаниями СМГС в электронную накладную вносятся изменения, то первоначальные данные сохраняются.

Соглашение об электронном обмене данными в международном железнодорожном грузовом сообщении (Соглашение ЭОД)

Перевозчики и клиенты (отправители/ получатели) на договорной основе определяют сообщения, которыми необходимо обмениваться, а также вид и способ обмена данными электронной накладной.

Образец накладной ЦИМ/СМГС:

37 Накладная ЦИМ/СМГС CIM/SMGS Consignment Note		Оригинал накладной Original of the consignment note		40	41	42	43
<p>При перевозке по ЦИМ, также и в случае про- тиворечия условиям, должны соблюдаться стандартные правовые предписания ЦИМ. Кроме того, применяются общие условия перевозчика.</p> <p>При перевозке по СМГС применяются предписания СМГС.</p> <p>Notwithstanding any clause to the contrary, carriage shall be subject to the CIM Uniform Rules within the area in which the CIM Uniform Rules apply. In addition the carrier's general terms and conditions of carriage shall apply. Carriage shall be subject to the SMGS conditions of carriage within the area in which the SMGS applies.</p>		<p>1 Отправитель (Наименование, адрес, страна)¹ Consignor (name, address, country)¹</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>Электронная почта – E-mail</p> <p>Тел. – Tel.</p> <p>Факс – Fax</p>		44	45	46	47
<p>4 Подпись Signature</p> <p>4 Получатель (Наименование, адрес, страна) Consignee (name, address, country)</p>		<p>5</p> <p>6</p> <p>Электронная почта – E-mail</p> <p>Тел. – Tel.</p> <p>Факс – Fax</p>		<p>7 Заявления отправителя Consignor's declarations</p> <p>8 Ссылка отправителя/№ договора Consignor's reference/Contract no.</p>			
<p>10 Место доставки Delivery point</p> <p>11</p> <p>12</p>		<p>13 Коммерческие условия – Commercial specification</p> <p>14</p>		<p>9 Документы, приложенные отправителем Documents attached by the consignor</p> <p>16 Место приёма Acceptance point</p> <p>Месяц-день-время month-day-hour</p> <p>17</p>			
<p>15 Отметки, необязательные для перевозчика/железнодорожной – Remarks which do not commit the carrier</p>		<p>20 Наименование груза Description of the goods</p> <p>Знаки, марки : Упаковка Signs and marks : Packaging</p>		<p>18 Транзитное фактурирование – Sectional invoicing</p> <p>а) СМГС – SMGS</p> <p>б) Линия ЦИМ CIM section</p> <p>через – by</p>			
<p>21 Необычная отправка Exceptional consignment</p> <p>да yes <input type="checkbox"/></p>		<p>22 RID/Приложение 2 к СМГС RID/SMGS Appendix 2</p> <p>да yes <input type="checkbox"/></p> <p>Число мест No. of packages</p>		<p>23 Код HXM/ГНГ NHM/GNG code</p>		<p>24 Масса определена отправителем Mass as given by the consignor</p> <p>38 Масса определена железной дорогой Mass determined by the railway</p>	

Несколько вагонов, контейнеров, перевозимых по одной накладной ЦИМ/СМГС

Несколько вагонов, контейнеров при наличии предварительного согласования между отправителем и участвующими в транспортировке перевозчиками могут перевозиться по одной накладной ЦИМ/СМГС с приложением ведомости вагонов/контейнеров ЦИМ/СМГС при выполнении следующих условий:

- один отправитель и один получатель;
- одно место приёма/одна станция отправления;
- одно место выдачи/одна станция назначения;
- однородный груз (если нет иной договоренности).

Образцы ведомости вагонов ЦИМ/СМГС и ведомости контейнеров ЦИМ/СМГС и пояснения по их оформлению содержатся в Приложениях 7.1-7.4 к Приложению 6 «Руководство по накладной ЦИМ/СМГС» к СМГС.

При использовании накладной ЦИМ/СМГС необходимые договоры перевозки ЦИМ и СМГС сводятся в единый документ. Это позволяет осуществлять непрерывную железнодорожную грузовую перевозку с единой накладной между Европой, Россией и Азией. Она также применяется в качестве транзитной декларации T1 в таможенной зоне ЕС/Европейская ассоциация свободной торговли ЕАСТ. Данная накладная применяется в качестве национального таможенного (транзитного) документа в каждом конкретном случае в сфере СМГС и может использоваться как при перевозке грузов в вагоне и контейнере, так и в комбинированных перевозках.

Накладная ЦИМ/СМГС имеет ряд преимуществ, в частности по факту, что экспортные формальности/коммерческая проверка могут быть проведены, как только груз отправлен в ЕС/ЕАСТ. Каких-либо дополнений к документам между двумя правовыми режимами в месте переоформления отправки не существует, что гарантирует минимальное время простоя вагона/контейнера. Накладная ЦИМ/СМГС используется добровольно при наличии согласования между отправителем и перевозчиком.

Таможенное оформление

Обязанности относительно процедуры таможенной безопасности и иных таможенных процедур

Перед въездом на территорию Европейского Союза (ЕС) следует обеспечить выполнение действующих в нем таможенных предписаний и положений о таможенной безопасности.

Если на территории Европейского Союза (ЕС) или сторон договора Соглашения ЕС EFTA об общей процедуре транзитных перевозок должна применяться упрощенная таможенная процедура для железнодорожных перевозок, то для перевозки из государств, применяющих СМГС, договорному перевозчику СМГС необходимо ещё до поступления отправок на территорию Европейского Союза в накладной ЦИМ/СМГС указать договорного перевозчика ЦИМ и основное ответственное лицо (принципала). Для этой цели перевозчик ЦИМ на месте переоформления сообщает договорному перевозчику СМГС сведения, предусмотренные в графе 66 накладной, а также номер согласования согласно пункту 14.3.1 Приложения 6 «Руководства по накладной ЦИМ/СМГС» к СМГС.

3 Железнодорожный документ, используемый для пилотного пробега, организованного в составе пассажирского поезда

Основным документом, использованным во время пилотных перевозок международных почтовых отправок в международных пассажирских поездах, является накладная сдачи CN 37. Железнодорожная компания заполняла также железнодорожный документ на транспортировку – «Багажный билет для пассажирского поезда/международной пассажирской перевозки», в соответствии с п. 29 Руководства по накладной SMPS по образцу в Приложении 1 Инструкции относительно SMPS. «Багажный билет для пассажирского поезда/международной пассажирской перевозки» содержит ссылку на приложенную форму CN 37 вместе с ее номером и датой.

Перевозка международных почтовых отправок в международных пассажирских поездах выполняется путем перевозки грузов в соответствии с графиками и тарифами участвующих железнодорожных компаний (желательно без превышения ставок ВПС).

Во время пилотного пробега, организованного в составе пассажирского поезда, использовался железнодорожный документ «Багажный билет для пассажирского поезда/международной пассажирской перевозки». Пилотный пробег был реализован из Пекина в Москву через Харбин и Манчжурию 10 апреля 2016 года. Изображение этого документа приведено далее по тексту.

Багажный билет для пассажирского поезда/международной пассажирской перевозки

国际旅客联运
МЕЖДУНАРОДНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ
INTERNATIONALER PERSONENVERKEHR

包裹票
Товаробагажная квитанция
Expresguttschein

发运路名 中华人民共和国
Наименование страны дороги отправления КНР
Versandland 13

车次 2016年19次
Поезд №-Zug. №. 2016 19

发运日期 2016年11月18日
Дата отправления - Versandtag 18. 11. 2016

发站和发运站 北京站
Станция и дорога отправления Beijing Station
北京铁路局
Beijing Railway Company

到站和到达站 俄罗斯铁路
Станция и дорога назначения Russian Railway

路线 俄罗斯铁路
Путь следования Russian Railway

承运站 蒙古站
Граничная пересадочная станция Mongolstation

发运人 (姓名) 和 他的住址
Отправитель и его адрес 中国北京国际铁路站
(Фамилия, имя, отчество) - (Vor- und Familienname)

接收人 (姓名) 和他的住址
Получатель и его адрес 俄罗斯铁路
(Фамилия, имя, отчество) - (Vor- und Familienname)

声明价格 14.75 CHF
Объявленная стоимость Angegebener Wert

关于寄递海关和其他单据所附文件的邮费
Отметка о приложении документов при выполнении таможенных и прочих формальностей - Vermerk über die Beigabe von Papieren zur Erfüllung der Zoll- und sonstigen Verwaltungsvorschriften

№ 0121858
121868

运费 293.34 CHF (大写 - прописью - in Worten)
Бажный кассир Кассierer der Gepäckabfertigung

已核收 - Взято - Erhalten
Пассажирский кассир Кассierer der Gepäckabfertigung

关于包裹状态的肥瘦
Отметка о состоянии упаковки или о несоответствии в упаковке или о состоянии товаробагажа
Vermerk über die Anmahnung des Versandbahnhofs über mangelhafte Verpackung oder den Zustand des Expressgutes

关于包裹状态的肥瘦
Отметка о приёме товаробагажа к перевозке
Vermerk über die Anmahnung des Expressgutes zur Beförderung

装车费: 20.00 RMB
Лoading Fee: 20 RMB

车站戳记
Штемпель станции
Bahnhofstempel

件数 Anzahl der Stücke	包装种类 Poz. упаковки Art der Verpackung	货物名称 Наименование груза Bezeichnung des Gutes	重量 (公斤) Gewicht in Kg	实际重量 wirkliches Gewicht	每件声明价格 (元) Объявленная стоимость	运费		共計 Insgesamt
						国内 Inland	国际 International	
10	编织袋 Woven Bag	邮件 Mail	185	0	100.00	0	0	185
10			185	0	100.00	0	0	185
		共計 Insgesamt						370

Форма CN 34 – Ярлык емкости для наземной письменной корреспонденции

Posts 			Surface		CN 34
	From				
	To				
	Disp. type	Disp. No.			
	Date				
	Rec. type	Rec. No.	Receptacle ID		
	Seal				
	Rec. subcl.	No. of items			
	Gross kg		Date Transport		Unload

Size 130 x 90 mm

Форма СР 83 – Ярлык емкости для наземных посылок

Posts 	PARCELS		Surface		CP 83
	From				
	Disp. type	Disp. No.			
	Date				
	Rec. type	Rec. No.	Receptacle ID 		
	Seal				
	Rec. subcl.	No. of forms			
	Gross kg				
		Date Transport			Unload

Size 130 x 90 mm

Глоссарий терминов

Почтовые термины

Перевозчик: железнодорожный перевозчик по договору, с которым принципал заключил договор перевозки в соответствии с соглашением.

Назначенный оператор (НО): любой правительственный или неправительственный орган, официально назначенный страной-членом ВПС для осуществления работы почтовых служб и выполнения связанных с этим обязательств, вытекающих из Актов ВПС на его территории.

Принятие: момент времени, когда перевозчик официально соглашается предоставить услугу в соответствии с соглашением, подтверждаемый свидетельством о приеме, предоставленным перевозчиком принципалу или НО происхождения/транзита.

Представитель перевозчика: сторона (последующий перевозчик), которая выполняет свои обязанности от имени перевозчика на железнодорожных станциях происхождения, транзита или назначения и несет ответственность на основании договора.

Представитель принципала: сторона, которая выполняет свои обязанности от имени принципала на железнодорожной станции назначения, указанный принципалом перевозчику.

Наземные почтовые отправления: любое почтовое отправление, перевозимое поездом, судном или автомобилем.

CN 37 (Накладная сдачи. Наземные почтовые отправления): основная форма ВПС, предоставляющая информацию об отправке. Отправка определяется накладной сдачи. Накладная сдачи используется в процессе транспортировки, как для оперативного контроля, так и для расчетов между Почтой и перевозчиком. Эта форма определяет отправку как почтовое отправление и, следовательно, подлежит почтовому таможенному оформлению. Как правило, наличие информации ВПС об отправке (в бумажном или электронном виде) позволяет переводить емкости с почтовыми отправлениями из-под ответственности железнодорожного перевозчика на назначенного оператора назначения для почтового таможенного оформления.

Ярлык емкости почтовых отправок: наклейка, прикрепленная к почтовой емкости, с указанием содержимого емкости, веса брутто и т.д. Ярлыком емкости с отправлениями письменной корреспонденции, доставляемыми наземным транспортом, является CN 34. Форма CP 83 – это ярлык для посылок, доставляемых наземным транспортом.

Емкость почтовых отправок: единица отправления и партии груза. Емкостями почтовых отправок обычно являются мешок или лоток, содержащий почтовые отправления. Емкости представляют собой физическую единицу, обрабатываемую перевозчиком. Каждая емкость имеет стандартный 29-символьный идентификатор емкости в виде штрих-кода. Данный идентификатор емкости используется перевозчиками, а также Почтой. Стандартом ВПС для идентификатора почтовой емкости является стандарт S9.

CN 22/CN 23 (таможенная декларация): специальные формы таможенной декларации для почтовых отправок, как описано в Актах ВПС.

Сообщения электронного обмена данными (EDI):

- ITMATT – электронное сообщение единичного уровня, отправленное от НО происхождения для НО назначения. Оно относится к формам ВПС CN 22 и CN 23 и включает информацию о содержимом почтовых отправок. ITMATT, в основном, используется для предоставления таможенных данных оператору назначения. Данные могут использоваться как для таможенного оформления, так и для оценки рисков.

- PREDES является электронным эквивалентом счета за письмо/посылку, ярлыка емкостей и списка отслеживаемых отправок. RESDES – это электронное подтверждение обработки емкости с почтовыми отправлениями в пункте назначения.
- PRECON предоставляет предварительную информацию пункту назначения о емкостях с почтовыми отправлениями, следующими транзитом в данный пункт назначения. RESCON предоставляет учреждению обмена подачи положительное подтверждение относительно даты/времени прибытия емкостей, а также другую информацию.
- CARDIT отправляется от НО, передающему груз перевозчику, который собирается доставлять данный груз. Это сообщение с информацией о грузе и емкости. CARDIT содержит данные о емкости, предназначенной для отправки, для операций перевозчика и выставления счетов, а также предоставляет предварительную информацию перевозчику о почтовом отправлении. RESDIT отправляется перевозчиком груза для НО. Сообщение RESDIT обычно отправляется в ответ на сообщение CARDIT. Может быть несколько сообщений RESDIT на одно сообщение CARDIT, поскольку емкости в отправке перевозятся по цепочке поставок от пункта происхождения до пункта назначения.

Маршрутизация: данные о всех маршрутах и расписаниях для транспортировки почтовых отправок перевозчиком. Перевозчик может изменить эти маршруты и расписания в зависимости от таких факторов, как погодные условия или отмена поездов.

Груз: отправление в составе одного или нескольких емкостей с почтой определенной категории с использованием одного транспортного средства по конкретному маршруту из указанного места погрузки в указанный пункт назначения.

Договорные объемы: объем почтовых отправок в партии грузов, переданных принципалом в соответствии с оговоренными объемами и/или объемом, согласованным перевозчиком для данной услуги.

Передача: переход почтового отправления из-под ответственности принципала или НО транзита к перевозчику, который принимает почтовое отправление для перевозки.

Доставка: передача почтового отправления в пункте назначения, подтвержденная доказательством доставки; доставка почтового отправления, перевозимого перевозчиком до НО транзита или назначения.

Дни: полные календарные дни, включая официальные выходные и праздничные дни.

Место назначения: место, указанное в форме CN 37. Обычно это ж.д. станция, где почтовое отправление передается НО назначения перевозчиком.

Почта: все почтовые отправления, как определено во Всемирной почтовой конвенции, перевозимые воздушным, автомобильным, железнодорожным либо морским транспортом, или являются субъектом других услуг по согласованию.

Неприоритетное отправление: почтовое отправление, для которого отправитель выбрал более низкую ставку, что подразумевает более длительный срок доставки.

Происхождение: место отправки почтового отправления, где перевозчик принимает почтовое отправление от основной стороны для предоставления соответствующих услуг.

Почтовое отправление: общий термин, относящийся к любому отправлению, пересылаемому одним НО другому (например, письмо, посылка, денежный перевод).

Приоритетное отправление: отправление, перевозимое по самому быстрому маршруту (воздушным или наземным транспортом) в приоритетном режиме.

Подтверждение принятия (ПП): подтверждение об успешной проверке всех почтовых отправок, полученных перевозчиком или его агентом, путем полного сбора данных идентификаторов емкостей, включенных в надлежащие сообщения предварительного информирования EDI, генерируемые перевозчиком, и/или путем подписания документов или путем другого согласованного обмена

данными. Подтверждение принятия зависит от времени передачи, указанного перевозчиком, для соответствующего объема почтовых отправок.

Подтверждение доставки (ПД): подтверждение об успешной проверке всех почтовых отправок, полученных НО в пункте назначения или его агентом, путем полного сбора данных идентификаторов емкостей, включенных в надлежащие сообщения EDI, генерируемые перевозчиком, и/или путем подписания документов или путем другого согласованного обмена данными. Подтверждение доставки зависит от времени передачи, указанного перевозчиком, для соответствующего объема почтовых отправок, а также от доступности местного НО для подписания или обмена ПД.

План маршрутизации: список ж.д. маршрутов, которые будут использоваться в рамках услуг по перевозке, как это согласовано между перевозчиком, принципалом и НО назначения.

Специальные права заимствования (СДР): международный резервный актив, созданный Международным валютным фондом в 1969 году в качестве дополнения к существующим резервным активам. Его стоимость основана на корзине валют, вес которых корректируется с регулярными интервалами. СДР используется ВПС и несколькими другими международными организациями в качестве расчетной единицы.

Услуги: все услуги, связанные с перевозкой почтовых отправок, такие как погрузка, разгрузка, наземное обслуживание, безопасность, перевозка, распределение и документирование.

Перевозка: фактическое транспортное и физическое передвижение по железной дороге и автомобильным дорогам, в зависимости от конкретного случая.

Всемирный почтовый союз (ВПС): специализированное учреждение ООН, занимающееся организацией и совершенствованием почтовых услуг и содействием развитию международного сотрудничества в этой сфере.

Всемирная почтовая конвенция: международный договор, содержащий правила, применяемые к международным почтовым услугам.

Учреждение обмена (УО): учреждение, созданное НО для доставки международных почтовых отправок, из которого отправляется вся исходящая почта и в которое поступает вся входящая почта. Международные почтовые отправления, обмениваемые между странами, фактически перемещаются между УО. НО может иметь одно или несколько УО.

Категория почтового отправления: список стандартных кодов ВПС №115 определяет категории почтовых отправок следующим образом:

- A Авиапочта или приоритетная почта
- B Авиапочта/не приоритетная почта
- C Наземная почта/не приоритетная почта
- D Приоритетная почта, отправленная наземным транспортом (дополнительный код)

Транзитные расходы: оплата за услуги, оказанные оператором в стране транзита (назначенным оператором, другой службой или обеими такими сторонами) в отношении сухопутного, морского или воздушного почтового транзита.

Транзит à découvert: транзит через промежуточную страну открытых отправок, количество или вес которых не оправдывает формирование закрытых почтовых отправок для страны назначения.

Закрытый транзит: когда емкости направляются транзитному НО для последующего направления в пункт назначения вместе с емкостями в собственности транзитного оператора. Транзитный НО включает эти емкости в накладную сдачи (CN 37 для наземных перевозок). В случае наземной перевозки применяемая перевозочная ставка является наземной ставкой. В соответствии с Регламентами ВПС расчет за закрытый транзит посылок, доставляемых наземным транспортом, основан на форме ВПС CP 88, которая посылается НО происхождения для НО назначения. Это относится только к посылкам, перевозимым наземным транспортом

Опасные грузы: предметы, подпадающие под действие Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов, в дополнение к конкретным опасным грузам, перечисленным в Правилах ВПС, Технических инструкциях Международной организации гражданской авиации и Правилах перевозки опасных грузов Международной авиатранспортной ассоциации.

- Примечание.** – При условии соблюдения правил безопасности и контроля, Почта может отправлять по ж.д. предметы, содержащие литиевые батареи, хотя такие предметы не могут быть отправлены воздушным транспортом.
- Конвенция ВПС в настоящее время устанавливает лимиты для почтовых отправок, содержащих литиевые батареи (должны быть установлены в оборудовании, максимум две батареи/четыре элемента питания, максимум 100 ватт-часов). Участвующие страны могут на двусторонней основе согласовать спецификации, выходящие за пределы этих ограничений. Для этого потребуется согласие стран происхождения, транзита и назначения. На почтовых отправлениях должен быть ярлык с изображением литиевой батареи в качестве гарантии того, что они не будут непреднамеренно загружены в самолет при ошибочной отправке, передаче, возврате отправителю или других сценариях.



Таможенные термины

Таможенная пломба: конструкция, состоящая из пломбы и крепления, которые соединены воедино безопасным способом. Таможенные пломбы устанавливаются по определенным таможенным процедурам (в частности, при таможенном транзите), в основном для предотвращения или привлечения внимания к любому несанкционированному вмешательству в опломбированные отправления.

Электронная пломба: таможенная пломба, оснащенная механизмом онлайн-отслеживания транспортных средств, на которые установлена данная электронная пломба.

Операция таможенного транзита: перевозка товаров из пункта отправления в пункт назначения в рамках таможенного транзита.

- Национальный таможенный транзит: когда процедура транзита применяется только к одной стране или таможенной территории, а пункт отправления и пункт назначения находятся на одной территории. Все необходимые меры безопасности относятся только к транзитным перевозкам на соответствующей таможенной территории.
- Международный таможенный транзит: когда транзитные перевозки являются частью единой операции таможенного транзита, во время которой пересекаются одна или несколько таможенных границ в соответствии с двусторонним или многосторонним соглашением. В таком соглашении обычно указывается форма декларации товаров для таможенного транзита и, при

необходимости, меры безопасности, приемлемые для каждой из администраций, которые являются сторонами соглашения.

Гарантия: мера, обеспечивающая, что обязанности в отношении таможен будут выполнены.

- Индивидуальная гарантия: таможенная гарантия, предоставляемая только для одной транзитной операции на заранее определенной таможенной территории или территориях.
- Комплексная гарантия: таможенная гарантия, охватывающая ряд транзитных операций, проводимых через заранее определенную таможенную территорию или территории.
- Национальная гарантия: таможенная гарантия, юридически применимая только в пределах одной страны в соответствии с национальным законодательством этой страны.
- Региональная гарантия: таможенная гарантия, юридически применимая на таможенной территории нескольких стран и юридически обязательная в соответствии с любым региональным соглашением между соответствующими странами.
- Международная гарантия: таможенная гарантия, юридически применимая на нескольких таможенных территориях и юридически обязательная в соответствии с международными соглашениями или конвенциями.

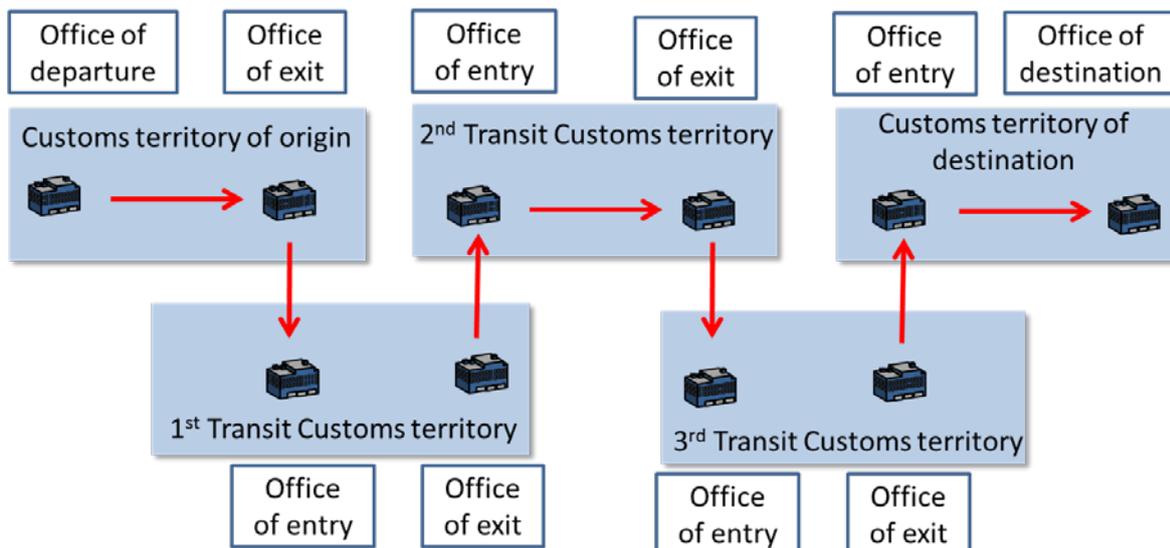
Пункт отправления: любой таможенный пункт, в котором начинается таможенная транзитная операция.

Пункт назначения: любой таможенный пункт, в котором заканчивается таможенная транзитная операция.

Транзитный пункт: любой таможенный пункт, расположенный на маршруте таможенных транзитных операций

Пункт входа: любой транзитный пункт, через который транзитные грузы попадают на таможенную территорию.

Пункт выхода: любой транзитный пункт, через который транзитные грузы покидают таможенную территорию.



Железнодорожные термины**Единые правовые предписания к договору о международной железнодорожной перевозке грузов (ЦИМ) – Приложение В к конвенции COTIF (см. статью 3)**

В целях Договора о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ)

- a «перевозчик» означает договорного перевозчика, с которым отправитель заключил договор перевозки в соответствии с этими Едиными правовыми предписаниями, или последующего перевозчика, несущего ответственность на основе данного договора;
- b «фактический перевозчик» означает перевозчика, который не заключал договора перевозки с отправителем, но которому перевозчик, указанный в пункте а), доверил полностью или частично осуществить железнодорожную перевозку;
- c «Общие условия перевозки» означает условия перевозчика в форме общих условий или законно действующих тарифов в каждом государстве-члене, которые в связи с заключением договора перевозки стали его неотъемлемой частью;
- d «интермодальная транспортная единица» означает контейнеры, передвижные ящики, полуприцепы или другие подобные загружающиеся единицы, используемые для смешанной перевозки.

Тематическое исследование: Перевозка посылок между Китаем (Народная Респ.) и Европой: интеграция ж.д. транспорта в почтовую сеть

Проект перевозки почты по ж.д. является комплексным в том смысле, что он регламентируется четырьмя различными областями регулирования:

- правилами продажи товаров;
- почтовыми регламентами (Всемирного Почтового Союза);
- таможенными правилами (Всемирной Таможенной Организации, Европейского Союза);
- ж.д. правилами (Межправительственной Организации по международным железнодорожным перевозкам, Организации сотрудничества железных дорог).

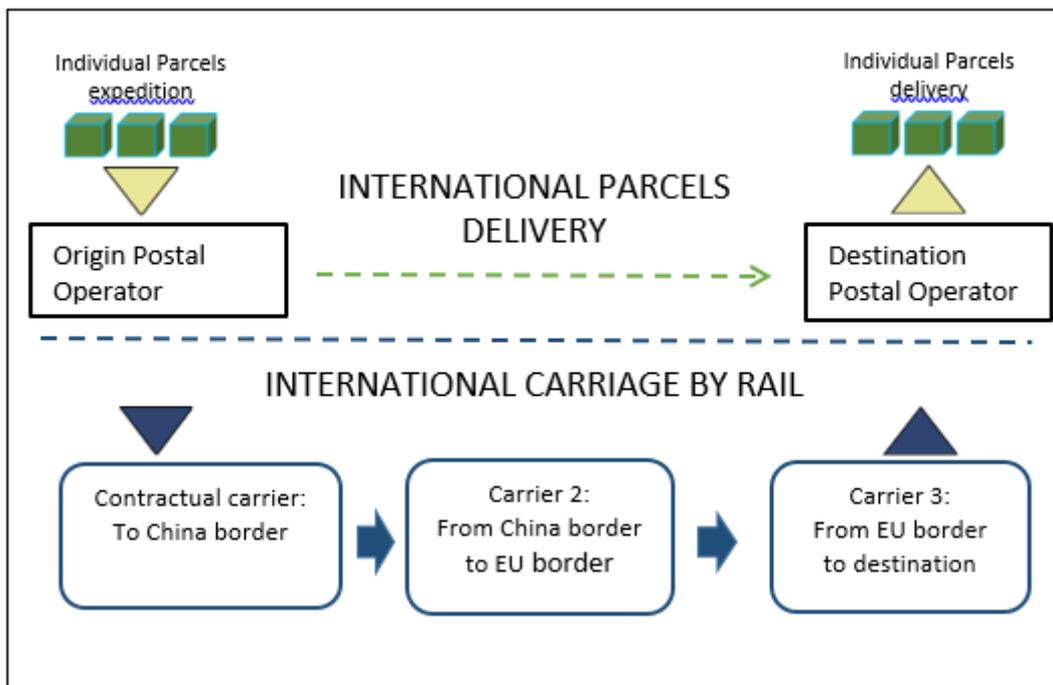
Данный документ описывает порядок организации такого проекта с операционной и юридической точек зрения на уровне таможни (1), и предлагает метод для картирования различных регуляторных интерфейсов (2).

Во всем документе предполагаемая услуга основана на использовании контейнеров, перевозимых по международной железнодорожной грузовой сети, используя общую накладную ЦИМ-СМГС.

1 Организация таможенного транзита без разрыва в перевозке

Для почтового регулирования международный транспорт можно рассматривать как «черный ящик», связывающий назначенного почтового оператора (НО) происхождения с НО назначения, как показано на рисунке 1, на котором ж.д. может быть также заменена воздушным, морским или автомобильным транспортом.

Рис. 1: Функционирование проекта перевозки почты по ж.д.



Чтобы такая система работала, не должно быть разрыва в перемещении груза между страной отправки, в данном случае Китаем, и страной назначения, куда прибывает контейнер, например, Испанией. Это действует на воздушном транспорте: контейнеры с почтовыми отправлениями в авиационной транспортной сети остаются герметичными и обмениваются между различными транспортными узлами на основе форм CN 37. Важно, чтобы этот способ работы был спроецирован на проект железнодорожной перевозки.

До прибытия к НО назначения контейнер не должен вскрываться, в частности, до прибытия на таможенную границу ЕС. Вскрывает контейнер именно первый НО на маршруте транзита и крепит желтые наклейки, требуемые для входа почтовых посылок в ЕС. Любое другое решение предполагает разрыв перемещения груза, что поставит под угрозу жизнеспособность проекта по двум причинам:

- С юридической точки зрения, нет общей процедуры транзита для железных дорог, которая могла бы использоваться вместо процедуры ВПС, таких, как Международная конвенция о автодорожном транспорте. Поэтому, пока контейнер не достигнет страны назначения, крайне важно, чтобы почтовая процедура – то есть единственная применимая процедура – применялась от конца маршрута до другого.
- С операционной точки зрения, если после въезда в ЕС все почтовые контейнеры были вскрыты перед транспортировкой по ЕС, использовать европейскую железнодорожную сеть для охвата всех стран назначения было бы невозможно. Это связано с тем, что после того, как контейнеры покинули железнодорожную логистическую цепочку, возврат контейнеров в железнодорожную сеть будет экономически нежизнеспособным, т.к. транспортные расстояния в Европе очень короткие. Такая процедура также прямо противоречит обязательствам ЕС в отношении приоритетного использования железнодорожного сообщения.

2 Картирование регуляторных интерфейсов

Сетевая модель OSI (Базовая Эталонная Модель Взаимодействия Открытых Систем (ЭМВОС) в настоящее время служит теоретическим эталоном для сетей передачи данных, не в последнюю очередь для Интернета. Она состоит из различных протоколов, необходимых для передачи данных на нескольких уровнях. В пределах заданного набора (стека) протоколов, каждый уровень разрешает определенные проблемы передачи данных и предоставляет четко определенные услуги для вышерасположенных слоев. Верхние слои ближе к пользователю и обрабатывают более абстрактные данные на основе действий более нижних слоев, которые форматируют данные, чтобы их можно было передавать на физический носитель.

Иерархия ЭМВОС может использоваться для более четкого распознавания интерфейсов между различными областями регулирования, применимыми к проекту, а именно:

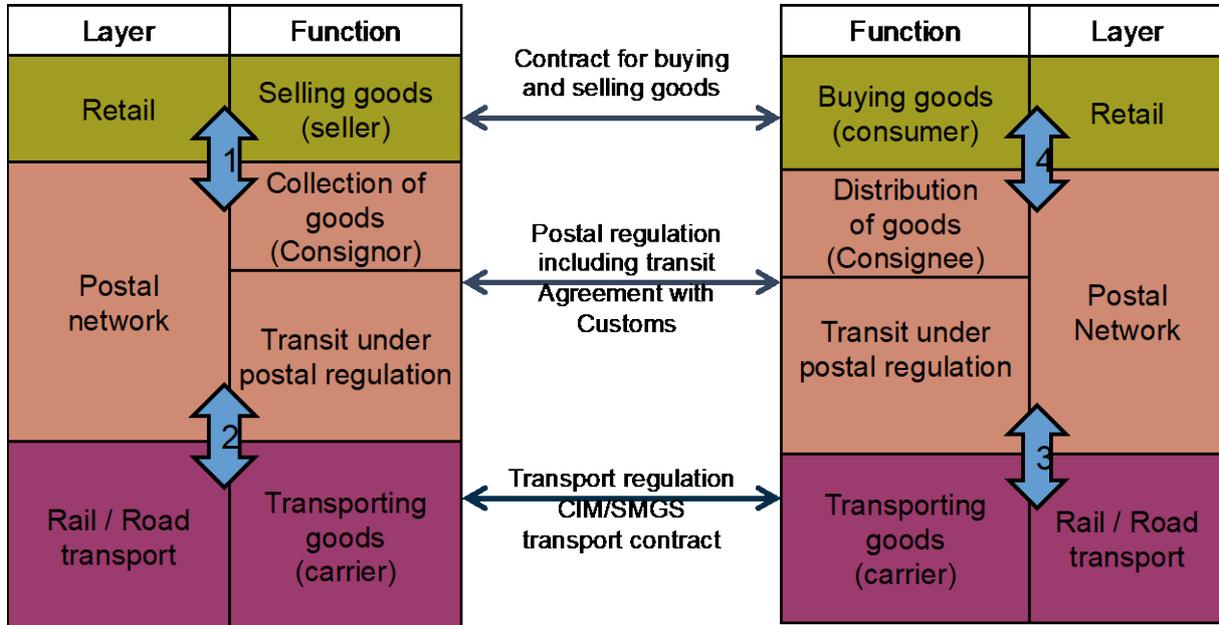
- Изначально необходимо действовать с учетом каждого набора правил. Насколько возможно, каждый уровень, необходимый для предоставления соответствующей услуги (регулирования почтовых заказов, почтовых отправлений, таможни, транспорта) должен основываться на собственных процедурах от конца до конца.
- Выбирая между слоями следует точно определять, какие услуги необходимо обменивать на соответствующие услуги, которые должны быть предоставлены на следующем уровне.
- Необходимо выявлять изменения, если они имеются, которые должны быть применены к методу применения различных правил для обеспечения необходимых обменов.

Наконец, различные слои должны быть упорядочены в иерархию. Представляется разумным согласование о следующем:

- Транспортная составляющая – это самый низкий уровень и он охватывает международные перевозки почтовых отправлений между двумя НО, одним в Европе и другим в Китае.
- Следующий уровень – почтовое регулирование, он же служит основой для таможенных вопросов (учитывая, что транзит почтовых отправлений регулируется на международном уровне). Этот слой охватывает прием посылок в стране происхождения и их доставку получателю в стране назначения.
- Сама услуга, то есть почтовый заказ, представляет собой самый верхний слой.

Иерархия показана на диаграмме ниже. Между почтовым компонентом и компонентом железнодорожного транспорта (стрелка 2 на рисунке 2), необходимо предпринять усилия для точного определения обмена данными, необходимого для организации транспортировки и установление взаимоотношений между НО происхождения и НО назначения.

Рис. 2: Концептуальная модель бесшовной доставки международных посылок ж.д. транспортом



Эта модель может использоваться для точного определения того, как различные правила (почтовые, таможенные и железнодорожные) взаимосвязаны, с точки зрения обеспечения передачи данных, необходимых для перевозки международной почты ж.д. транспортом.

Тематическое исследование: таможенное законодательство ЕС

Таможенное законодательство ЕС обсуждалось много раз во время почтового железнодорожного проекта в связи с проводимыми пилотными перевозками из Китая в Европу. Положения таможенного законодательства ЕС представлены ниже. Важно отметить, что данный текст юридически не обязательный и имеет пояснительный характер. Юридические положения таможенного законодательства имеют приоритет над содержанием этого документа и к ним всегда следует обращаться. Аутентичный текст юридических инструментов ЕС содержится в Официальном журнале Европейского союза. Могут также существовать национальные инструкции или поясняющие примечания, которые необходимо учитывать в дополнение к этому документу.

Все товары, поступающие на таможенную территорию Союза, подлежат таможенному контролю и остаются под таможенным контролем до тех пор, пока не будет определен их статус.

Фактический таможенный пункт первого места ввоза осуществляет таможенный контроль, относящийся к безопасности и охране, на основе данных Упрощенной въездной декларации (ENS). Предоставление данных ENS не требуется для почтовых отправок с корреспонденцией (Закон о передаче полномочий (DA) статья 104(1)(с)). Для товаров в партиях почтовых отправок предоставление данных ENS не требуется, если соответствующая ИТ-система модернизирована, а также не требуется до 2020 г., если вес товаров не превышает 250 г (Закон о передаче полномочий DA статья 104(2)(3)).

Независимо от того, представлены данные ENS или нет, все товары должны представляться на фактической таможне первого ввоза. Начиная с этого пункта несоюзные товары будут оставаться под таможенным надзором и могут перемещаться в соответствии с актами ВПС. Желтые ярлыки требуются для выявления несоюзных почтовых отправок в таможенном транзите. Это значит, что желтые ярлыки должны наклеиваться «промежуточным» назначенным оператором на емкости с почтовыми отправлениями и соответствующие документы при представлении товаров таможне первого ввоза/убытия, независимо от транспортного средства.

Транзит почтовых отправок: Таможенный кодекс союза в статьях 226(3)(f) и 227(2)(f) определяет суть транзита почтовых отправок через таможенную территорию Союза. Транзитная перевозка может иметь место:

«(f) в рамках почтовой инфраструктуры в соответствии с актами Всемирного почтового союза, когда товары перевозятся владельцами прав и обязательств по этим актам на товары или для них.»

Это значит, что применение данных положений ограничено владельцами прав и обязательств по актам ВПС и применимы только к товарам, перевозимым согласно актам ВПС.

Согласно актам, правообладателем установлен назначенный оператор, утвержденный страной-членом. Назначенный оператор – это любая правительственная или неправительственная организация, официально назначенная страной-членом ВПС для предоставления почтовых услуг и выполнять на ее территории связанные с этим обязательства, вытекающие из актов ВПС.

Именно назначенный оператор, утвержденный страной-членом, через которую почтовые отправления поступают на таможенную территорию, должен представлять эти отправления в таможню первого ввоза для перемещения их далее по рамках почтовой инфраструктуры в таможню места назначения.

Мультимодальная перевозка почтовых отправлений

Некоторые назначенные операторы используют мультимодальные транспортные средства – железнодорожные, воздушные, морские и автомобильные - для перевозки международных почтовых отправлений.

В отношении использования мультимодальных средств для перевозки почтовых отправлений назначенный оператор Российской Федерации предоставил Международному бюро ВПС нижеследующую информацию.

«Почта России» провела пять пилотных проектов и послала 14 партий с отправлениями.

Пилотные отправки проходили в 2017 году в следующие сроки: 18 августа, 1 сентября, 15 сентября и 19 сентября, а в 2018 году – 17 марта.

Пилотные проекты, в рамках которых использовались мультимодальные средства, проводились на следующих маршрутах:

- Монголия–Россия–Словения.
- Китай–Россия.
- Япония–Россия–Латвия.
- Япония–Россия–Литва.
- Япония–Россия–Польша.
- Япония–Россия–Финляндия.

Были использованы следующие виды транспорта:

- Монголия–Россия–Словения: ж.д. и автомобильный.
- Китай–Россия: ж.д. и автомобильный.
- Япония–Россия–Латвия: морской, ж.д. и автомобильный.
- Япония–Россия–Литва: морской, ж.д. и автомобильный.
- Япония–Россия–Польша: морской, ж.д. и автомобильный.
- Япония–Россия–Финляндия: морской, ж.д. и автомобильный или воздушный.

Транспортным средством, использованным в мультимодальных пилотных проектах, был пассажирский поезд.

В течение пяти пилотных проектов «Почта России» не сталкивалась с проблемами транзита или безопасности.

«Почта России» обменивалась сообщениями ВПС (PREDES, ITMATT) с другими назначенными операторами при отправке почтовых отправлений с использованием мультимодальных средств.

«Почта России» не столкнулась с «критическими» проблемами, связанными с таможенными вопросами при перевозке почтовых отправлений железнодорожным транспортом.

Документы/формы, использовавшиеся для перевозки почтовых отправлений:

- Накладная сдачи CN 37. Наземные отправления.
- Накладная доставки CN 38. Авиаотправления.
- Применяемый ж.д. документ: Багажная квитанция/ билет перевозки почтового отправления.

Тематическое исследование: Программы обеспечения целостности пломб и совместимость со стандартами ISO 17712 для пломб с высоким уровнем безопасности

1 Программы обеспечения целостности пломб

Таможенные органы должны применять требования Программы обеспечения целостности пломб согласно Пересмотренному Руководству к главе 6 Генерального приложения к Пересмотренной Киотской конвенции ВТамО.

Такие программы обеспечения целостности пломб основаны на использовании в пункте наполнения контейнера механических пломб высокой безопасности согласно стандарту ISO 17712 и включают процедуры регистрации наложения, изменения и проверки целостности пломб в ключевых пунктах, например при смене вида транспорта, как предложено в Рамочных стандартах безопасности (РСБ).

Важное значение имеет последовательное применение и обеспечение соблюдения такой программы обеспечения целостности пломб между сторонами в процессе безопасной перевозки контейнерных грузов, поскольку оно предоставит множество преимуществ всем этим сторонам. Такими преимуществами будут, в частности, повышение безопасности в отношении террористических актов и незаконной перевозки наркотиков и оружия, организаторы которых используют мировую торговлю товарами, снижение риска экономических трудностей, вызванных нарушениями или прекращением торговых отношений в ответ на террористические акты и повышение уровня защиты от воровства и переадресования груза с вытекающим отсюда снижением прямых потерь и косвенных издержек, таких, как расходы на страхование.

Кроме того, Руководство по оценке Уполномоченных экономических операторов ВТамО приводит меры безопасности, которым должны соответствовать экономические операторы, чтобы получить статус Уполномоченных экономических операторов (УЭО). Меры безопасности должны быть предусмотрены для обеспечения целостности груза и предотвращения незаконной деятельности, связанной с потоком товаров (при их транспортировке, обработке и хранении в международной цепи поставок товаров). Эти меры безопасности включают использование соответствующих пломб высокой безопасности, например, по стандарту ISO 17712 и/или другому утвержденному таможенными органами механизму безопасности или процедуре, и предоставление возможности только уполномоченным и хорошо обученным сотрудникам иметь доступ к таким пломбам высокой безопасности.

Примечание: УЭО – вовлеченная в международное сообщение товаров сторона, какая бы функция для нее не была вменена от имени национальной таможенной администрации в соответствии с требованиями ВТО или эквивалентными стандартами безопасности цепочки поставок. Статус УЭО предоставляется экономическому оператору, соответствующему таким критериям, как соблюдение таможенных правил, управление коммерческой отчетностью, платежеспособность и соблюдение стандартов безопасности и защищенности.

2 Высоко безопасные пломбы по ISO 17712

ISO (Международная организация по стандартизации) является крупнейшим в мире разработчиком добровольных международных стандартов. Стандарт – это документ, который содержит требования, спецификации, рекомендации или характеристики, которые могут использоваться последовательно для обеспечения соответствия материалов, продуктов, процессов и услуг для их целей. Международные стандарты ISO гарантируют, что продукты и услуги безопасны, надежны и хорошего качества. Стандарт ISO 17712 устанавливает «единые процедуры классификации, допущения и отмены допущения к использованию механических грузовых контейнерных пломб. Он предоставляет единый источник информации о механических пломбах, которые приемлемы для обеспечения безопасности грузовых контейнеров в международной торговле».

Действующий стандарт ISO 17712 требует независимого подтверждения по трем функциям:

A. Тестирование физической силы (как барьеры для вскрытия)

ISO 17712 определяет три класса прочности (барьеров для вскрытия) пломбы: "I" – ориентировочный, "S" – безопасный и "H" – высокий уровень безопасности. Безопасные или высоко безопасные пломбы должны быть прочными и износостойкими, чтобы предотвращать случайные поломки и ранний износ из-за погодных условий, химического воздействия и т.п. Уплотнения должны выполняться указанными материалами и соответствовать соответствующим физическим параметрам для каждого класса, как описано в ISO 17712. Пломбы должны выполняться из особых материалов и соответствовать определенным физическим параметрам для каждого класса, как описано в ISO 17712.

Поставщики должны привлекать независимые испытательные лаборатории третьих сторон для проверки классификации. Лаборатории должны иметь сертификат соответствия по ISO/IEC 17025 (Общие требования в отношении компетентности испытательных и калибровочных лабораторий) для проведения тестов конкретно по ISO 17712.

Тип пломбы	Материалы
Высоко безопасные пломбы	Металлический материал или металлический трос, препятствующий проникновению
Безопасные пломбы	Материал, обеспечивающий ограниченную устойчивость к проникновению и требует наличия легкого инструмента для снятия
Индикаторные пломбы	Материал, который легко сломать вручную или с помощью обычных кусачек или ножниц.

Источник: ISO/PAS 17712 (Пар 3. Термины и определения)

В. Аудит, деловой практики производителя, связанной с безопасностью.

Неудовлетворительная практика, связанная с безопасностью, может сказаться на эффективности высоко безопасных пломб. В приложении А стандарта ISO 17712 описаны более двух десятков необходимых методов, таких как оценка рисков на объекте и контроль доступа к производственным и складским помещениям. Соответствие поставщика требованиям приложения А должно также независимым органом сертификации, уполномоченным на аудит по соответствию стандартам ISO.

3 Обязанность сторон в цепочке поставок

На протяжении всего жизненного цикла контейнерной перевозки товаров в цепочке поставок существуют определенные обязанности и принципы. Каждый участник, в распоряжении которого находится контейнер, несет ответственность за безопасность груза, переданного в его ведение, независимо от того, находится ли он на перевалочной станции или перемещается между такими станциями. Безопасные пломбы являются неотъемлемой частью цепочки поставок, а Рамочные стандарты безопасности (РСБ) Руководства для таможенных органов по интегрированному управлению цепью поставок (SAFE FoS) описывают обязанности каждой стороны в цепочке поставок, как показано ниже.

А. Обязанности грузоотправителя по договору/ грузоотправителя

- Грузоотправитель по договору/грузоотправитель отвечает за безопасное наполнение контейнера и за аккуратное и полное описание груза.
- Грузоотправитель также несет ответственность за установку охранной грузовой пломбы сразу после завершения процесса наполнения и подготовку документации для отгрузки, включая указание номера пломбы.

В. Ответственность получающей стороны в каждой передаче груза на маршруте

- Охранные пломбы должны инспектироваться принимающей стороной при каждой передаче грузевого контейнера под ответственность другого лица.
- Проверка пломбы требует визуального осмотра для выявления следов взлома, сопоставления идентификационного номера пломбы с грузовыми документами и регистрацией факта проверки в соответствующей документации.

- Если пломба отсутствует или на ней видны следы взлома либо указан иной идентификационный номер, чем тот, который содержится в грузовых документах, то необходимо принять ряд мер.
- Принимающая сторона должна довести это несоответствие до сведения стороны, передающей контейнер, и грузоотправителя.
- Принимающая сторона должна указать на это несоответствие в грузовых документах.
- Принимающая сторона должна уведомить таможенные или правоохранительные органы в соответствии с национальным законодательством.
- Когда расхождения урегулированы, принимающая сторона налагает на контейнер дополнительную охранную пломбу и указывает в грузовых документах конкретные сведения, включая номер новой пломбы.

Заинтересованные стороны, вовлеченные в проекты

a Организация Объединенных Наций

Всемирный почтовый союз

Основанная в 1874 году, Всемирный почтовый союз (ВПС) со штаб-квартирой в швейцарской столице Берне является второй старейшей международной организацией в мире. Это специализированное учреждение Организации Объединенных Наций по почтовым вопросам.

Со 192 странами-членами ВПС является основным форумом для сотрудничества между сторонами, задействованными в почтовом секторе. Это помогает обеспечить действительно универсальную сеть современных продуктов и услуг.

ВПС выполняет консультативную, посредническую и связующую роль и оказывает помощь технического характера там, где это необходимо. Данная организация устанавливает правила для международного обмена почтовыми отправлениями и дает рекомендации по стимулированию роста объемов почтовых и финансовых услуг, а также повышения качества обслуживания клиентов.

В Дохинской Почтовой стратегии особо выделены три измерения почтовой сети (физическое, электронное и финансовое), а также взаимосвязь, управление и развитие в качестве ключевых осей для совершенствования почтовых служб во всем мире. Цели данной стратегии должны быть достигнуты посредством программ, направленных на укрепление почтового сектора за счет более совершенных сетей связи и качества обслуживания, инноваций и более эффективного реагирования на рыночные изменения.

Следующие международные договоры и нормативные рамки ВПС имеют отношение к проекту по перевозке почтовых отправлений железнодорожным транспортом:

- Универсальная почтовая конвенция и Положения к Конвенции;
- Меморандумы о взаимопонимании, подписанные с другими заинтересованными сторонами, принимающими активное участие в проекте по перевозке почтовых отправлений железнодорожным транспортом.

b Другие межправительственные и международные организации

Всемирная таможенная организация (ВТамО)

ВТамО, созданная в 1952 году в качестве Совета по таможенному сотрудничеству, является независимым межправительственным органом, цель которого заключается в повышении эффективности и действенности таможенных администраций.

Сегодня ВТамО представляет 182 таможенных администраций по всему миру, которые в совокупности обрабатывают примерно 98% мировой торговли. В качестве глобального центра таможенной экспертизы, ВТО является единственной международной организацией, обладающей компетенцией в таможенных вопросах, и может по праву называть себя голосом международного таможенного сообщества.

В качестве форума для диалога и обмена опытом, ВТамО предлагает своим членам ряд конвенций и других международных документов, а также услуги технической помощи и профессиональной подготовки, предоставляемые либо непосредственно Секретариатом ВТамО, либо при его участии. Секретариат также активно поддерживает своих членов в их усилиях по модернизации и созданию потенциала в рамках национальных таможенных администраций.

Помимо жизненно важной роли, которую играет ВТамО в стимулировании роста легальной международной торговли, ее усилия по борьбе с мошенничеством также признаны на международном уровне. Партнерский подход, применяемый ВТамО, является одним из ключей к созданию мостов между таможенными администрациями и их партнерами. Продвигая появление честной, прозрачной и

предсказуемой таможенной среды, ВТамО вносит непосредственный вклад в развитие экономического и социального благосостояния своих членов.

Наконец, в нынешней международной обстановке, характеризующейся нестабильностью и постоянно действующей угрозой террористической деятельности, миссия ВТамО по укреплению защиты общества и национальной территории, а также обеспечению и облегчению международной торговли приобретает все большее значение.

Следующие соглашения, правовые рамки и инструменты ВТамО имеют отношение к проекту по перевозке почтовых отправлений железнодорожным транспортом:

- Пересмотренная Киотская конвенция
- Стандарты ВТамО для обеспечения безопасности и содействия глобальной торговле
- Транзитное руководство ВТамО (рекомендательный характер)
- Сборник данных по управлению таможенными рисками ВТамО (рекомендательный характер)
- Руководство по немедленной очистке грузов таможенными органами (рекомендательный характер)
- Меморандум о взаимопонимании, подписанный с ВПС

Межправительственная организация по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ)

Задача Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) заключается в продвижении, совершенствовании и облегчении международного железнодорожного сообщения. ОТИФ предоставляет своим 50 государствам-членам правовые средства для облегчения международного железнодорожного сообщения, развития ж.д. перевозок на своей территории и подключения к железнодорожным сетям других государств-членов.

ОТИФ имеет три основных направления деятельности: техническая совместимость, опасные грузы и железнодорожное договорное право. Данная организация разрабатывает единые правовые режимы для договоров перевозки пассажиров и грузов; вспомогательные средства к договору перевозки, такие как договор об использовании вагонами или инфраструктурой; правила перевозки опасных грузов; процедуры и технические положения для допуска подвижного состава.

Основным документом, используемым ОТИФ является Конвенция КОТИФ. Она регулирует деятельность организации, ее цели и полномочия, отношения с государствами-членами и деятельность ОТИФ в целом. КОТИФ содержит семь приложений.

Следующие приложения к КОТИФ имеют прямое отношение к проекту по перевозке почтовых отправлений железнодорожным транспортом:

- Приложение В – Единые правила, касающиеся договора международной перевозки грузов железнодорожным транспортом (ЦИМ). ЦИМ применяется в любом случае, когда место приема грузов и место доставки расположены в двух разных государствах-членах ОТИФ. ЦИМ регулирует отношения между сторонами договора перевозки (грузоотправителя и перевозчика) и устанавливает правила, касающиеся ответственности перевозчика.
- Приложение С – Положение о международной перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом (МПОГ). МПОГ применяется в международном сообщении и через Директиву 2008/68/ЕС во внутреннем сообщении в государствах-членах ЕС. Положения об опасных грузах являются результатом тесного сотрудничества с Европейской экономической комиссией ООН (ЕЭК ООН) и применяются также при перевозке автомобильным и внутренним водным транспортом.

Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД)

Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), основанная в 1956 году со штаб-квартирой в столице Польши городе Варшава, является международной организацией, действующая в соответствии с Венской Конвенции 1969 года.

Основными направлениями деятельности ОСЖД являются:

- развитие и совершенствование международных железнодорожных перевозок, включая комбинированные, в сообщении между Европой и Азией;

- формирование согласованной транспортной политики и стратегии развития международного железнодорожного сообщения;
- усовершенствование документов, формирующих международное железнодорожное транспортное право;
- усовершенствование международных железнодорожных тарифов на грузовые и пассажирские перевозки;
- сотрудничество по эксплуатационным, техническим, финансовым и экологическим вопросам;
- разработка мероприятий по повышению конкурентоспособности железнодорожного транспорта по отношению к другим видам транспорта;
- сотрудничество с международными организациями, занимающимися вопросами железнодорожного транспорта.

ОСЖД объединяет 28 стран Азии и Европы, представлена Министрами транспорта и Генеральными директорами железнодорожных компаний и Управляющих инфраструктурой и обеспечивает взаимодействие на межгосударственном уровне и на уровне хозяйствующих субъектов.

Географическая сфера действия ОСЖД охватывает железнодорожные линии 28 стран мира, от Центральной Европы до Азиатского побережья Тихого океана, от Полярного круга до Персидского залива, и на территории этих стран распространяется на 286 тысяч километров железнодорожных линий, по которым перевозится 4 млрд. пассажиров и около 5 млрд. тонн груза.

Высшим руководящим органом ОСЖД является Совецание Министров ОСЖД, которое рассматривает и принимает решения на правительственном уровне по всем вопросам, относящимся к направлению деятельности ОСЖД, с учетом предложений Конференции Генеральных директоров железных дорог ОСЖД – руководящего органа на уровне железнодорожных предприятий. Конференция Генеральных директоров (ответственных представителей) организует работу и принимает решения по вопросам, относящимся к направлениям деятельности ОСЖД в пределах компетенции железных дорог. Комитет ОСЖД является исполнительным органом ОСЖД, который выполняет функции депозитария Устава ОСЖД, а также международных соглашений и договоров, заключенных в рамках ОСЖД. Он обеспечивает деятельность ОСЖД в период между сессиями Совецания Министров и заседаниями КГД.

В состав Комитета ОСЖД входят рабочие органы ОСЖД:

- Комиссия ОСЖД по транспортной политике и стратегии развития;
- Комиссия ОСЖД по транспортному праву;
- Комиссия ОСЖД по грузовым перевозкам;
- Комиссия ОСЖД по пассажирским перевозкам;
- Комиссия ОСЖД по инфраструктуре и подвижному составу;
- Постоянная Рабочая группа ОСЖД по кодированию и информатике;
- Постоянная Рабочая группа ОСЖД по финансовым и расчетным вопросам.

В рамках ОСЖД создана и действует устойчивая международная правовая база, которая регулирует весь спектр вопросов, связанных с перевозками пассажиров и грузов железнодорожным транспортом, а также при осуществлении комбинированных перевозок.

Следующие международные соглашения и нормативные документы ОСЖД, имеющие отношение к проекту по перевозке почтовых отправлений железнодорожным транспортом:

- Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) (1951) с приложениями:
 - Приложение 1 – Правила перевозок грузов;
 - Приложение 2 – Правила перевозок опасных грузов;
 - Приложение 3 – Технические условия размещения и крепления грузов;

- Приложение 4 – Правила перевозки вагона, не принадлежащего перевозчику, как транспортного средства;
 - Приложение 5 – Информационное руководство;
 - Приложение 6 – Руководство по накладной ЦИМ/СМГС;
- Соглашение о международном железнодорожном пассажирском сообщении (СМПС) (1951);
 - Соглашение об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа – Азия (1997).

Данные нормативные документы, принятые на уровне государств:

- определяют правовые взаимоотношения между пассажиром/клиентом и железной дорогой, а также между железными дорогами при заключении и выполнении договора о перевозках;
- регламентируют технологию перевозок, основные требования к инфраструктуре и использование технических средств комбинированного транспорта.

Также в ОСЖД действуют и другие международные договоры и документы, применяемые на уровне хозяйствующих субъектов:

- Договор о Международном пассажирском тарифе (МПТ);
- Договор о Едином транзитном тарифе на грузовые перевозки (ЕТТ);
- Договор о Международном железнодорожном транзитном тарифе на грузовые перевозки (МТТ);
- Договор о Правилах пользования грузовыми вагонами в международном сообщении (ПГВ);
- Договор о Правилах пользования пассажирскими вагонами в международном сообщении (ППВ);
- Договор о Правилах о расчетах в международном пассажирском и грузовом сообщениях;
- Гармонизированная номенклатура грузов (ГНГ), разработанная на основе Гармонизированной системы описания и кодирования товаров Всемирной таможенной организации – ГС (НС) и Гармонизированной номенклатуры грузов Международного союза железных дорог (МСЖД) – ННМ, применяемой европейскими железными дорогами.

Вышеперечисленные договоры и документы, принятые на уровне железных дорог, определяют номинальный (базовый) уровень тарифа, технологию перевозок, эксплуатацию и использование вагонов, экономические и финансовые взаимоотношения между железными дорогами за перевозки, применение единой системы описания и кодирования грузов в международном сообщении.

У ОСЖД имеется большой практический опыт планирования и организации маршрутных контейнерных поездов в международном сообщении, в том числе из Китая в страны Европы.

В своей деятельности ОСЖД исходит из желания расширить сотрудничество и партнёрские отношения в области железнодорожного транспорта, улучшить его конкурентоспособность, сотрудничать со всеми заинтересованными государствами, железнодорожными компаниями и международными организациями.

ОСЖД подписаны Договоры и Меморандумы о сотрудничестве с:

- Экономической и Социальной Комиссией для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН);
- Организацией Экономического Сотрудничества (ЭКО);
- Всемирная таможенная организация (ВТамО);
- Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ);
- Евразийской Экономической Комиссией (ЕЭК);
- Генеральным директоратом по мобильности и транспорту Европейской Комиссией (DG Move);
- Европейским Железнодорожным Агентством (ЕЖДА);

- Международным комитетом по железнодорожному транспорту (ЦИТ);
- Международным союзом железных дорог (МСЖД);
- Международной ассоциацией «Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» (КСТП);
- Международной федерацией экспедиторских ассоциаций (ФИАТА).

Международный комитет по железнодорожному транспорту (ЦИТ)

Международный комитет по железнодорожному транспорту (ЦИТ) является ассоциацией более 216 железнодорожных предприятий и судоходных компаний, предоставляющих международные пассажирские и/или грузовые транспортные услуги. ЦИТ включает в себя 136 организаций, которые являются членами по своему праву, и 80 организаций, которые косвенно связаны с ЦИТ, являясь членами ассоциированных членов Международного комитета по железнодорожному транспорту. ЦИТ является ассоциацией, действующей по швейцарскому законодательству со штаб-квартирой в Берне. ЦИТ помогает железным дорогам имплементировать международное законодательство в области железнодорожного транспорта. Для достижения этой цели он составляет и поддерживает юридические публикации и документы в сфере международных ж.д. перевозок; стандартизирует договорные отношения между клиентами, перевозчиками и управляющими инфраструктурой; а также представляет интересы железнодорожных перевозчиков.

КОТИФ и законодательство ЕС должны последовательно внедриться на железных дорогах. ЦИТ на протяжении уже многих лет выполняет задачу по внедрению КОТИФ от имени железнодорожного сообщества. Такое внедрение включает в себя создание стандартных общепризнанных перевозочных документов (билетов и накладных) и стандартизацию различных правовых отношений между клиентами, перевозчиками, управляющими инфраструктурой и владельцами вагонного парка с помощью общих условий и системных мер по быстрому и упрощенному распределению расходов на рассмотрение претензий в отношении потерь и ущерба между железнодорожными предприятиями.

Чтобы справедливо распределить эти затраты, ЦИТ полагается на то, что каждое железнодорожное предприятие, осуществляющее международные перевозки, присоединится к данной ассоциации. На сегодняшний день ЦИТ успешно принял в свои члены подавляющее большинство предприятий со значительным международным ж.д. сообщением, в результате чего удалось избежать лицензирования для использования документации ЦИТ (в отношении внешнего вида международных билетов действует авторское право). Благодаря членству можно избежать сложной системы лицензирования.

«Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» (КСТП)

«Координационный Совет по Транссибирским перевозкам» (КСТП) является некоммерческой транспортной ассоциацией с неограниченным сроком деятельности, зарегистрированной в Главном регистре кантона Санкт-Галлен, Швейцария, 21 февраля 1997 года (декларация о создании КСТП была подписана 23 ноября 1993 г. в Москве основными участниками грузового сообщения Европа-Азия).

В настоящее время КСТП имеет более 80 членов из 23 стран, включая железные дороги в Европе, Азии и странах СНГ, ведущие судоходные компании; операторов и экспедиторов; порты и стивидорные компании; государственные организации, администрации и муниципалитеты; телекоммуникационные и маркетинговые компании; охранные службы и СМИ.

Основные направления деятельности КСТП заключаются в следующем:

- разработка мер по повышению эффективности и конкурентоспособности перевозок контейнерных грузов железнодорожным транспортом по Транссибирской магистрали (ТСМ) для международного сообщения;
- координация взаимодействия железных дорог и морских портов в организации сетей смешанных по виду перевозок;
- внедрение электронной юридической документации с использованием ЭЦП в грузовых перевозках по ТСМ;

- разработка и внедрение инновационных технологий для международных контейнерных перевозок;
- вклад в совершенствование управления подвижным составом и инновационных моделей такого управления;
- анализ грузовой базы Транссибирских перевозок;
- пропаганда услуг доставки по Транссибирской магистрали:
 - расширение линейки существующих транспортных и логистических продуктов в Европе и АТР,
 - расширение и укрепление контактов с экспедиторами грузов и грузовладельцами в Европе, Китае (Народная Республика), Республике Корея, Японии и других странах;
- сотрудничество с межправительственными и неправительственными международными транспортными организациями по развитию европейско-азиатских транспортных связей.

В 1997 году в рамках деятельности КСТП Министерство транспорта Российской Федерации в сотрудничестве с заинтересованными органами федеральной власти разработало «Концепцию государственной политики поддержки транзитных перевозок по Транссибу», которая была утверждена и утверждена Правительство Российской Федерации.

В рамках деятельности КСТП были созданы следующие рабочие группы под руководством его Секретариата:

- Развитие информационных технологий
- Повышение конкурентоспособности ТСМ
- Гармонизация международного транспортного права
- Подгруппа по развитию монгольского транзита
- Совместная рабочая группа КСТП - РЖД – MAV (Венгерская ж.д.)
- Подгруппа безопасности железнодорожного коридора (в рамках рабочей группы Международного союза железных дорог «Безопасность – Пересечение границ, Международные железнодорожные коридоры»)

За свою 20-летнюю историю КСТП достиг высокого международного статуса и стала эффективным межнациональным форумом для налаживания связей и реального сотрудничества между всеми сторонами, участвующими в транссибирских перевозках.

КСТП способствует внедрению передовых технологий, которые расширяют мощности пунктов пересечения границы и увеличивают объемы международных грузовых перевозок.

КСТП взаимодействует с Организацией сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международным союзом железных дорог (МСЖД), Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, ЦИТ, Евразийским экономическим сообществом (ЕврАзЭС), Экономической и социальной комиссией ООН для Азиатско-Тихоокеанского региона (ЭСКАТО), ОТИФ, Всемирной таможенной организации (ВТамО) и ВПС, создавая новые технологические нормы и гармонизируя транспортное право в целях устранения барьеров в грузовых перевозках между Азией и Европой.

К проекту перевозки почтовых отправок по железной дороге имеют отношение следующие соглашения, нормативные рамки и инструменты КСТП:

- Соглашение о сотрудничестве между ОСЖД и КСТП, подписанное 2 ноября 2007 года в кантоне Санкт-Галлен, Швейцария
- Меморандум о сотрудничестве между МСЖД и КСТП, подписанный 6 декабря 2007 года и 28 марта 2012 года в Париже, Франция
- Меморандум о сотрудничестве между ЦИТ и КСТП, подписанный 10 мая 2011 года
- Меморандум о взаимопонимании между ВПС, ЦИТ и КСТП, подписанный 18 марта 2016 года в Берне, Швейцария
- Меморандум о взаимопонимании между КСТП и Евразийской экономической комиссией, подписанный 18 января 2017 года в Москве, Российская Федерация