

Vertimas iš anglų kalbos.

PASAULIO MUITINIŲ ORGANIZACIJA

**PASAULINĖS PREKYBOS
SAUGUMO IR SUPAPRASTINIMO STANDARTŲ
SISTEMA**

2005 m. birželio mėn.

**Autorinės teisės © 2005 m. Pasaulio mutinių organizacija. Visos teisės saugomos.
Paklausimai dėl teisės verst, atgaminti bei adaptuoti turi būti teikiami el. paštu
copyright@wcoomd.org**

2005 m. birželio mėn.

TURINYS

1.	ĮŽANGINIS ŽODIS.....	4
1.1.	ĮVADAS.....	4
1.2.	SISTEMOS TIKSLAI IR PRINCIPAI.....	5
1.3.	KETURI ESMINIAI PMO SISTEMOS ELEMENTAI.....	5
1.4.	DU SISTEMOS RAMSČIAI.....	6
1.5.	NAUDA.....	6
1.6.	GEBĖJIMŲ STIPRINIMAS.....	6
1.7.	ĮGYVENDINIMAS.....	6
2.	NAUDA.....	7
2.1.	VISUOMENĖ / VALDŽIA.....	7
2.2.	MUITINĖ.....	7
2.3.	VERSLAS.....	8
3.	PASAULINĖS PREKYBOS SAUGUMO IR SUPAPRASTINIMO PMO STANDARTAI.....	8
3.1.	RAMSTIS „MUITINĖS MUITINĖMS“.....	8
3.2.	1-OJO RAMSČIO STANDARTAI.....	9
3.3.	RAMSTIS „MUITINĖS VERSLUI“.....	11
3.4.	2-OJO RAMSČIO STANDARTAI.....	12
4.	PRIEDAS 1.....	13
	PAPILDYMAS.....	28
5.	PRIEDAS 2.....	32

1. Išanginis žodis

1.1. Įvadas

Tarptautinis verslas – esminis ekonominio klestėjimo variklis. Pasaulinės prekybos sistema yra neapsaugota nuo terorizmo, kuris gali padaryti didelę žalą viso pasaulio ekonomikai. Būdamos vyriausybinėms organizacijomis, kurios kontroliuoja ir administruoja tarptautinį prekių judėjimą, muitinių administracijos yra unikalioje padėtyje, nes jos užtikrina padidintą saugumą pasaulinei tiekimo grandinei bei per pajamų surinkimą ir prekybos supaprastinimą prisideda prie socio-ekonominės plėtros.

Reikalinga tokia Pasaulio muitinių organizacijos (PMO) patvirtinta strategija, kuri apsaugotų tarptautinį prekių judėjimą ne varžydama jį, o priešingai – supaprastindama. Tarptautinės prekių tiekimo grandinės apsauga yra tik vienas žingsnis bendrame muitinių administracijų stiprinimo ir jų ruošimosi 21-ajam amžiui procese. Todėl siekiamos sustiprėti ir žengti toliau egzistuojančių programų ir praktikos, PMO narės sukūrė režimą, kuris didins tarptautinės prekybos saugumą bei ją supaprastins. Tai PMO Pasaulinės prekybos saugumo ir supaprastinimo standartų sistema (toliau vadinama „PMO Sistema“ arba „Sistema“). Šioje PMO Sistemoje, skirtoje apsaugoti ir supaprastinti pasaulinę prekybą, yra išdėstyti principai bei standartai, pristatomi kaip minimalus reikalavimas, kurį privalo patenkinti PMO narės.

Jau akivaizdu, kad PMO yra tinkama platforma šiai iniciatyvai. PMO priklauso ir joje dalyvauja 165 muitinių administracijos, atstovaujančios 99 procentus pasaulinės prekybos. Muitinių administracijos turi svarbias galias, kurių neturi jokia kita valstybės institucija, – tai teisė tikrinti įvežamus, transportuojamus per šalį ir išvežamus krovinius bei prekes. Muitinė taip pat turi teisę neduoti leidimo įvežimui ar išvežimui bei teisę paspartinti įvežimą. Muitinių administracijos reikalauja informacijos ne tik apie importuojamas prekes, bet dažnai ir apie eksportuojamas. Vadovaudamosi atitinkamais teisės aktais jos gali pareikalauti pateikti tokią informaciją iš anksto ir elektronine forma. Muitinė, turėdama specifinius įgaliojimus ir žinias, gali ir turi vaidinti pagrindinį vaidmenį saugant ir supaprastinant pasaulinę prekybą. Vis dėlto, siekiant optimizuoti tarptautinės prekių tiekimo grandinės apsaugą, kartu užtikrinant nuolatinę prekybos supaprastinimą, reikalingas holistinis požiūris. Todėl reikia skatinti muitines sudaryti bendradarbiavimo susitarimus su kitomis valdžios įstaigomis.

Tikrinti kiekvieną siuntą yra nepriimtinas ir nereikalingas vargas. Iš tikrųjų, tai sustabdytų pasaulinę prekybą. Todėl modernizuotos muitinių administracijos daugeliu atvejų rizikai valdyti naudoja automatines sistemas. Šioje aplinkoje muitinių administracijos siekiamos apsaugoti ir supaprastinti verslą turėtų neapsunkinti tarptautinės prekybos bendruomenės skirtingais reikalavimais. Priešingai, jos turėtų pripažinti kitus tarptautinius standartus. Turi būti parengtas

vienas PMO tarptautinių muitinės standartų rinkinys, kuris neprieštarautų kitiems tarpvyriausybiniams reikalavimams bei su jais nesidubliuotų.

PMO Sistema taip pat atkreipia dėmesį į esminius gebėjimų stiprinimo elementus bei į reikalingą įstatymų leidžiamąją galią. Nors kai kurie Sistemos aspektai gali būti įgyvendinti ir be gebėjimų stiprinimo, pripažįstama, kad įgyvendinant standartus daugeliui administracijų prireiks pagalbos. PMO Sistemoje ketinama teikti pagalbą stiprinant gebėjimus toms muitinių administracijoms, kurios priims Sistemą.

1.2. Sistemos tikslai ir principai

Sistema siekia:

- Nustatyti standartus, kurie, didinant užtikrintumą ir nuspėjamumą, pasauliniu mastu apsaugotų tiekimo grandinę bei supaprastintų prekybą;
- Suteikti galimybę integruotai valdyti tiekimo visais gabenimo būdais grandinę;
- Sustiprinti muitinės vaidmenį, funkcijas bei sugebėjimus sutikti 21-ojo amžiaus iššūkius ir galimybes;
- Stiprinti bendradarbiavimą tarp muitinių administracijų siekiant padidinti jų gebėjimus aptikti didelės rizikos siuntas;
- Stiprinti muitinės/verslo bendradarbiavimą;
- Skatinti nepertraukiamą prekių judėjimą saugiomis tarptautinės prekybos grandinėmis.

1.3. Keturi esminiai PMO Sistemos elementai

PMO Sistemą sudaro keturi esminiai elementai. *Pirma*, Sistemoje harmonizuojama išankstinė elektroninė krovinių informacija apie atvykstančias, išvykstančias ir tranzitines siuntas. *Antra*, siekiant kovoti su grėsmėmis saugumui, kiekviena prie Sistemos prisijungianti šalis įsipareigoja taikyti nuoseklią rizikos valdymo koncepciją. *Trečia*, Sistemos reikalauja, kad pagrįstu gaunančiosios šalies prašymu pagal palyginamosios rizikos nustatymo metodologiją siunčiančiosios šalies muitinės administracija atliktų išvykstančiųjų didelės rizikos konteinerių ir krovinių patikrinimą, pageidautina, naudodama neintervencinę tyrimo įrangą, pavyzdžiui, didelio masto rentgeno spindulių aparatūrą bei spindulinius detektorius. *Ketvirta*, Sistemoje apibrėžiama nauda, kurią muitinės teiks verslui, atitinkančiam minimalius tiekimo grandinės saugumo standartus bei geriausias praktikas.

1.4. Du Sistemos ramsčiai

PMO Sistema, pagrįsta aukščiau aprašytais keturiais esminiais elementais, remiasi dviem tolygiais ramsčiais: tinklu „muitinės muitinėms“ bei muitinės ir verslo partneryste. Dviejų ramsčių strategija turi daug privalumų. Ramsčiai yra sudaryti iš eilės standartų, kurie apjungti siekiant užtikrinti, kad jie būtų lengvai suprantami bei greitai įgyvendinami tarptautiniu lygiu. Be to, sistema yra tiesioginis PMO saugumo ir supaprastinimo priemonių ir programų, parengtų narių administracijų, rezultatas.

1.5. Nauda

Ši Sistema pateikia naują, konsoliduotą platformą, kuri išplės pasaulio prekybą, užtikrins geresnę apsaugą nuo terorizmo bei padidins muitinės ir prekybos partnerių indėlį į ekonominę ir socialinę tautų gerovę. Ji taip pat pagerins muitinės galimybes aptikti didelės rizikos siuntas ir su jomis tvarkytis bei padidins prekių administravimo efektyvumą, tokiu būdu paspartindama prekių įforminimą ir išleidimą.

1.6. Gebėjimų stiprinimas

Pripažįstama, kad efektyvus gebėjimų stiprinimas yra svarbus elementas siekiant užtikrinti platų Sistemos priėmimą ir įgyvendinimą. Vis dėlto taip pat yra pripažįstama, kad Sistemos dalys gali būti įgyvendintos nedelsiant. Todėl, kad būtų galimybė įgyvendinti Sistemą, reikalingos strategijos narių gebėjimams stiprinti. Kad gebėjimų stiprinimas būtų sėkmingas, privalo iš anksto egzistuoti politinės valios ir principingumo pamatai. Taigi, šalims, kurios pademonstruoja išsipareigojimą įgyvendinti Sistemą bei reikalingą politinę valią, reikės PMO pagalbos bei šalių ir kitų bendradarbiaujančių partnerių konsorciumo.

1.7. Įgyvendinimas

Sistemai įgyvendinti reikės ne tik stiprinti gebėjimus, bet ir suprasti, kad bus reikalingas stadijinis požiūris. Neprotinga tikėtis, kad kiekviena administracija galės Sistemą įgyvendinti nedelsiant. Kadangi Sistema laikoma minimalių standartų rinkiniu, ji bus įgyvendinama skirtinguose etapuose priklausomai nuo kiekvienos administracijos gebėjimų ir reikalingų įstatymų leidžiamosios valdžios veiksmų. PMO Sekretoriatas kartu su Aukšto lygio strategine grupe sukurs Sistemos standartų įgyvendinimo planą.

Šios Sistemos struktūra:

- Sistemos priėmimo ir įgyvendinimo teikiamos naudos aprašymas;

- Ramsčiai, susiję su tinklu „muitinės – muitinėms“ bei muitinės ir verslo partnerystę;
- Priedai, kuriuose detalizuotai aprašomas įgyvendinimas.

Jei reikės, ši Sistema bus plėtojama toliau.

2. Nauda

Standartų sistemos įdiegimas atneš naudą visuomenei/valdžiai, muitinių administracijoms bei verslo bendruomenei.

2.1. Visuomenė/valdžia

Vienas iš pagrindinių Sistemos tikslų yra pasaulinės prekybos saugumas ir supaprastinimas. Tai leis tarptautinei prekybai prisidėti prie ekonomikos augimo ir plėtros. Tai taip pat padės apsaugoti prekybą nuo pasaulinio terorizmo grėsmės bei tuo pat metu suteiks muitinių administracijoms galimybę supaprastinti teisėtų prekių judėjimą bei patobulinti ir modernizuoti muitinės operacijas, dėl ko savo ruožtu pagerės pajamų surinkimas bei tinkamas nacionalinių įstatymų ir taisyklių taikymas. Todėl Sistema įneša savo indėlį į ekonominę ir socialinę apsaugą bei sudaro sąlygas tiesioginėms užsienio investicijoms.

Sistema taip pat skatina sudaryti muitinės ir kitų valdžios įstaigų bendradarbiavimo susitarimus. Kiti, jau egzistuojantys tarptautiniai standartai irgi turėtų būti pripažįstami (žr. 1.1.). Tai padės valdžiai užtikrinti integruotą sienų administravimą ir kontrolę. Be to, tinkamai sudėliodama priemones, Sistema leidžia valdymo institucijoms plėsti muitinės administracijos įgaliojimus ir atsakomybę šioje srityje.

2.2. Muitinė

Kitas Sistemos tikslas – tinklo „muitinės – muitinėms“ susitarimai, skatinantys nenutrūkstamą prekių judėjimą saugia tarptautinės prekybos grandine. Šie tinklo susitarimai leis, be kita ko, keistis savalaikę ir tikslią informaciją, kuri padės muitinių administracijoms efektyviau valdyti riziką. Tai ne tik padidins muitinės galimybę aptikti didelės rizikos siuntas, bet ir leis muitinių administracijoms patobulinti tarptautinės prekybos grandinėje atliekamų patikrinimų bei geriau ir efektyviau skirstyti muitinės resursus. Tinklo „muitinės – muitinėms“ susitarimai sustiprins bendradarbiavimą tarp muitinių administracijų bei įgalins administracijas prekybos grandinės patikrinimus atlikti anksčiau, t.y. kai importuojančiosios šalies administracija paprašo eksportuojančiosios šalies administracijos atlikti tyrimą iš savo pusės. Sistema taip pat numato, esant tam tikroms aplinkybėms, abipusį patikrinimų pripažinimą. Sistemos taikymas leis muitinių administracijoms plačiau ir

išsamiau pažiūrėti į pasaulinę tiekimo grandinę bei sudaryti galimybę eliminuoti reikalavimus teikti besidubliuojančius ir besikartojančius pranešimus.

Kaip minėta, padėdama pamatus muitinės reformai ir modernizacijai, Sistema leis muitinių administracijoms susidoroti su naujos tarptautinės prekybos aplinkos problemomis. Be to, norint suteikti muitinių administracijoms galimybę judėti skirtingais greičiais, Sistema yra sudaryta lanksčiai. Tai leis joms įgyvendinti Sistemą pagal savo išsivystymo lygį, sąlygas ir reikalavimus.

2.3. Verslas

Be kitų dalykų, Sistema ne tik sudaro sąlygas apsaugoti tarptautinę prekybą, bet ir ją supaprastina bei skatina. Tai skatina bei pirkėjams ir pardavėjams palengvina prekių judėjimą tarp šalių. Sistema atsižvelgia į modernius tarptautinės gamybos ir platinimo modelius ir yra jais pagrįsta.

Iš to Įgalinti ekonominių operacijų vykdytojai (AEO)¹ turės naudos, tokios, kaip greitesnis muitinės procedūrų prekėms įforminimas, pvz., sumažinus tikrinimų dažnumą. Tokiu būdu sutaupoma laiko ir pinigų. Vienas iš pagrindinių Sistemos principų – vieno tarptautinių standartų rinkinio sukūrimas, kas įtvirtintų vienodumą ir nuspėjamumą. Be to, tai sumažina reikalavimus teikti daugkartinius, sudėtingus pranešimus.

Šie procesai užtikrins, kad AEO iš savo investicijų į geras saugumo sistemas bei praktikas matytų naudą, kuri pasireikštų sumažėjusiais vertinimais ir tikrinimais rizikos nustatymo tikslais bei greitesniu jų prekių muitinių procedūrų įforminimu.

3. Pasaulinės prekybos saugumo ir supaprastinimo PMO standartai

3.1. Ramstis „muitinės muitinėms“

Kad maksimizuotų tarptautinės prekybos tiekimo grandinės saugumą ir supaprastinimą kroviniams ir konteinerių siuntoms judant per pasaulinės prekybos sistemos taškus, muitinių administracijos privalo kartu dirbti taikydamos bendrus priimtus standartus. Šį tikslą pasiekia ramstis „muitinės muitinėms“. Jis suteikia efektyvų mechanizmą, kaip tarptautinės prekybos tiekimo grandinę apsaugoti nuo terorizmo pasekmių bei nuo kitų tarptautinio nusikalstamumo formų.

Tradiciškai muitinių administracijos krovinių tikrina, kai jis atvyksta į jų vietinius uostus. Šiandien turi būti galimybė patikrinti ir atrūšiuoti konteinerį ar krovinį

¹ Įgalintas ekonominių operacijų vykdytojas yra tarptautiniame prekių judėjime dalyvaujanti šalis, kuri atlieka nacionalinės muitinės administracijos ar jos vardu patvirtintas funkcijas, atitinkančias PMO ar tolygius tiekimo grandinės saugumo standartus. Įgaliotais ekonominių operacijų vykdytojais, *inter alia*, yra gamintojai, importuotojai, eksportuotojai, brokeriai, vežėjai, konsolidavimo paslaugas teikiantys asmenys, tarpininkai, uostai, oro uostai, terminalų operatoriai, integruoti operatoriai, sandėliai, distributoriai.

iki jiems atvykstant. Savo specifiniais įgaliojimais ir žiniomis muitinių administracijos prisideda tiek prie pasaulinės prekybos apsaugos, tiek prie jos supaprastinimo.

Centrinis šio ramsčio tikslas yra pasinaudoti išankstine elektronine informacija siekiant identifikuoti didelės rizikos konteinerius ar krovinius. Naudodamosi automatinėmis nustatymo priemonėmis, muitinių administracijos kiek įmanoma anksčiau tiekimo grandinėje, t.y. išvykimo uoste ar anksčiau, identifikuoja didelės rizikos siuntas.

Turėtų būti sudaromos sąlygos automatizuotam keitimuisi informacija. Todėl sistemos turėtų remtis harmonizuotais pranešimais bei būti susietos tarpusavyje.

Siekdamos veikti efektyviai bei užtikrinti, kad procedūros nesulėtintų prekybos, muitinių administracijos turėtų tikrindamos didelės rizikos siuntas naudotis moderniomis technologijomis, įskaitant, bet neapsiribojant, didelio masto rentgeno ir gama spindulių aparatūra bei spinduliniiais detektoriais. Krovinių ir konteinerių atitikimas reikalavimams supaprastinus modernių technologijų panaudojimą taip pat yra svarbus šio ramsčio komponentas.

Pagal *inter alia* Peržiūrėtą Kyoto konvenciją (RKC), Integruoto tiekimo grandinės valdymo (ISCM) gaires bei nacionalines programas², muitinių administracijos prisijungdamos prie PMO Sistemos standartizuos 1-ąjį ramstį³.

3.2. 1-ojo ramsčio standartai

1-asis standartas – Integruotas tiekimo grandinės valdymas

Muitinių administracijos turėtų laikytis integruotų muitinių tikrinimų procedūrų, kurios bendrais bruožais išdėstytos Integruoto tiekimo grandinės valdymo gairėse (ISCM Gairės).

2-asis standartas – Teisė tikrinti krovinius

Muitinės administracija turėtų turėti teisę tikrinti išvykstančius, atvykstančius, gabenamus tranzitu (įskaitant pasiliekančius pasienyje) ar persiunčiamus per šalį krovinius.

3-iasis standartas – Modernios technologijos tikrinimo įrangoje

Reikėtų turėti bei, kur galima, įvertinus riziką, patikrinimams naudoti neintervencinę tikrinimo (NII) įrangą bei spindulinius detektorius. Tokia įranga

² Daugeliu atveju Standartų sistema ir ypač konkrečios techninės specifikacijos yra tiesiogiai paimtos iš šių šaltinių.

³ Standartų sistemos 1-ojo ramsčio techninės specifikacijos pateiktos Priede 1.

yra reikalinga norint greitai patikrinti didelės rizikos konteinerius ar krovinius nepertraukiant teisėtų prekių srauto.

4-asis standartas – Rizikos valdymo sistemos

Kad galėtų nustatyti potencialiai rizikingas siuntas, muitinių administracijos turėtų įdiegti rizikos valdymo sistemas bei jas automatizuoti. Tokioje sistemoje turėtų būti nustatyti grėsmių patvirtinimo, sprendimų priėmimo bei geriausios praktikos identifikavimo mechanizmai.

5-asis standartas – Didelės rizikos kroviniai ar konteineriai

Didelės rizikos krovinių ir konteinerių siuntas sudaro tos siuntos, apie kurias nėra pakankamai informacijos, kad jas būtų galima laikyti nerizikingomis, siuntos, kurias nurodo žvalgyba, bei siuntos, kurios kaip didelės rizikos identifikuojamos rizikos skaičiavimo metodologija, paremta su saugumu susijusiais duomenimis.

6-asis standartas – Išankstinė elektroninė informacija

Kad galėtų tinkamai įvertinti riziką, muitinės administracija turėtų laiku paprašyti išankstinės elektroninės informacijos apie krovinį bei konteinerį.

7-asis standartas – Identifikavimas ir komunikavimas

Muitinių administracijos turėtų numatyti galimybę bendrai identifikuoti ir atrūšiuoti siuntas, naudoti standartizuotus identifikavimo kriterijų rinkinius bei suderintus komunikavimo ir/arba keitimosi informacija mechanizmus. Šie elementai padės ateityje kurti abipusio patikrinimų pripažinimo sistemas.

8-asis standartas – Veiklos rodikliai

Muitinės administracija turėtų sudarinėti statistines ataskaitas, kuriose atsispindėtų veiklos rezultatai, įskaitant patikrintų siuntų skaičių, didelės rizikos siuntų pogrupį, atliktus didelės rizikos siuntų tikrinimus, NII technika atliktus didelės rizikos siuntų tikrinimus, NII technika atliktus ir fizinius didelės rizikos siuntų tikrinimus, tik fizinius didelės rizikos siuntų tikrinimus, muitinio įforminimo laiką bei teigiamus ir neigiamus rezultatais, tačiau jais neapsiribojant. Tokias ataskaitas turėtų apjungti PMO.

9-asis standartas – Saugumo įvertinimai

Dirbdama kartu su kitomis kompetentingomis įstaigomis, muitinės administracija turėtų įvertinti saugumą, taip pat ir prekėms judant tarptautine tiekimo grandine, bei išsipareigoti skubiai spręsti nustatytas problemas.

10-asis standartas – Darbuotojų sąžiningumas

Muitinės administracija ir kitos kompetentingos įstaigos turėtų būti skatinamos įdiegti programas, skirtas užkirsti kelią darbuotojų nesąžiningumui, nustatyti bei įveikti sąžiningos veiklos pažeidimus.

11-asis standartas – Išvykimo saugumo patikrinimai

Pagrįstu importuojančiosios šalies prašymu, muitinės administracija turėtų atlikti išvykstančių didelės rizikos konteinerių ir krovinių saugumo patikrinimus.

3.3. Ramstis „muitinės verslui“

Siekdama įtraukti privatų verslą į tarptautinės prekybos grandinės saugos ir saugumo užtikrinimą, kiekviena muitinės administracija su juo užmegs partnerystės ryšius. Pagrindinis šio ramsčio dėmesys skiriamas tarptautinės sistemos, skirtos identifikuoti privačias įmones, kurios siūlo dideles saugumo garantijas jiems dalyvaujant tiekimo grandinėje, kūrimui. Tokie verslo partneriai turėtų gauti iš šios partnerystės apčiuopiamą naudą, kuri pasireikštų greitesniu įforminimu ir kitomis priemonėmis.

Žemiau pateikiamas teiginys iš „Aukšto lygio gairių PMO narių ir privačios pramonės bendradarbiavimo susitarimams, skirtiems padidinti tiekimo grandinės saugumą ir supaprastinti tarptautinės prekybos srautą“ apibendrina esminį muitinės ir verslo ryšį papildydamas tarptautinės prekybos apsaugą dar vienu lygmeniu:

„Konfrontacijos su muitine rizika sumažėja tiek, kiek muitinė gali pasikliauti savo partneriais verslo bendruomenėje vertindama ir nagrinėdama jų pačių tiekimo grandinei sukeltas grėsmes. Todėl išloš tos įmonės, kurios pademonstruos patikrinamą pasiruošimą stiprinti tiekimo grandinės saugumą. Toks rizikos mažinimas padeda muitinei atlikti savo apsaugines funkcijas bei paprastinti teisėtą prekybą.“

Tokios programos paankstina krovinių ir konteinerių apsaugą tiekimo grandinėje, įtraukdamos privatų sektorių ir reikalaujamos padidinto saugumo jau kilmės vietoje, pvz., užsienio gamintojų konteinerių pakrovimo vietoje, bei konteineriams keliaujant iš vieno punkto į kitą.

Šioje Sistemoje išdėstomi kriterijai, pagal kuriuos verslininkai tiekimo grandinėje gali įgyti aprobuotą saugumo partnerio statusą. Šie kriterijai yra susiję su tokiais klausimais kaip grėsmės įvertinimas, įvertintoms grėsmėms priimtas saugumo planas, komunikavimo planas, procedūrinės priemonės, skirtos užkirsti kelią neteisėtų ar neturinčių dokumentų prekių patekimui į tarptautinio tiekimo grandinę, fizinis pastatų ir patalpų, naudojamų kaip

pakrovimo vietos ar sandėliai, saugumas, konteinerių ir krovinių saugumas, transporto priemonės, personalo lojalumo tikrinimas bei informacinių sistemų apsauga.

Dalyvių patvirtinimo ar aprobavimo prioritetai gali būti nustatomi pagal daugelį faktorių, įskaitant importo apimtį, su saugumu susijusias anomalijas, strategines tam tikrų regionų keliamas grėsmes ar kitą su rizika susijusią informaciją. Sprendimai, kuriuos faktorius pabrėžti, neišvengiamai keisis priklausomai nuo susiklostančių aplinkybių.

Taip pat yra esminis bendras susitarimas dėl minimalios naudos, kurią verslo partneriai gali gauti iš įgalioto operacijų vykdytojo (AEO) statuso. Tokia nauda apima greitesnį mažos rizikos krovinių judėjimą per muitinę, padidintus saugumo lygius, dėka geresnio saugumo optimizuotus tiekimo grandinės kaštus, geresnę organizacijos reputaciją, didesnes verslo galimybes, geresnį muitinės reikalavimų supratimą bei geresnį AEO ir muitinės administracijos bendravimą.

Daugelis įmonių, kurios veikia ties tarptautinės tiekimo grandinės taškais, jau privalėjo patenkinti esamus tarptautinius saugumo reikalavimus ir/arba turėti vidaus saugumo programas, susijusias su muitinių administracijoms rūpimais dalykais. Sistemos ramsčio „muitinės verslui“ sistemos privalo būti paremtos muitinės rutininių procedūrų, kuriose informacinės technologijos naudojamos supaprastinti paprastai su tarptautiniu verslu siejamas procedūras bei kurios siūlo specialią naudą reikalavimus atitinkantiems importuotojams, eksportuotojams, brokeriams, ekspeditoriams, vežėjams bei kitiems paslaugų teikėjams, kokybės akreditacija.

Vadovaudamiesi daugeliu inovacinių programų⁴, muitinių administracijos ir tarptautinės prekybos verslas, prisijungęs prie PMO Sistemos, standartizuos 2-ąjį ramstį⁵.

3.4. 2-ojo ramsčio standartai

1-asis standartas – Partnerystė

Siekdami užtikrinti, kad jų vidaus politika ir procedūros tinkamai apsaugotų jų siuntas ir konteinerius nuo „sukompromitavimo“, iki kol jie paskirties vietoje neišleidžiami po muitinio patikrinimo, tarptautinės prekybos tiekimo grandinėje dalyvaujantys įgalioti ekonominių operacijų vykdytojai vertins save, taikydami iš anksto nustatytus saugumo standartus bei geriausią praktiką.

⁴ Kelios iš tokių programų: RKC, Švedijos StairSec programa, Kanados apsaugos partneriai (PIP), Australijos pasienio ir akredituotų klientų programa, JAV C-TPAT, Naujosios Zelandijos SEP ir pasienio programa, PMO verslo partnerystės grupė bei PMO ISCM gairės.

⁵ Standartų sistemos 2-ojo ramsčio techninės specifikacijos pateikiamos Priede 2.

2-asis standartas – Saugumas

Į savo esamą verslo praktiką įgalioti ekonominių operacijų vykdytojai inkorporuos iš anksto nustatytas geriausias saugumo praktikas.

3-iasis standartas – Įgaliojimas

Muitinės administracija, kartu su verslo bendruomenės atstovais, sukurs patvirtinimo ar kokybės akreditavimo procedūras, kurios teiktų paskatas verslui per jų kaip įgaliotų ekonominių operacijų vykdytojų statusą.

4-asis standartas – Technologija

Supaprastindamos modernių technologijų naudojimą, visos šalys išlaikys krovinių ir konteinerių atitikimą reikalavimams.

5-asis standartas – Komunikavimas

Siekdama skatinti minimalių saugumo standartų bei geriausios tiekimo grandinės saugumo praktikos taikymą, muitinės administracija reguliariai atnaujins muitinės ir verslo partnerystės programas.

6-asis standartas – Supaprastinimas

Muitinės administracija dirbs kartu su įgaliotais ekonominių operacijų vykdytojais, kad maksimizuotų tarptautinės prekybos grandinės, prasidedančios muitinės teritorijoje ar per ją einančios, saugumą ir supaprastinimą.

4. PRIEDAS 1

PRIEDAS 1 – PMO SISTEMA

**Tinklo „muitinės muitinėms“ susitarimai
Techninės 1-ojo ramsčio specifikacijos⁶**

1. 1-asis standartas – Integruotas tiekimo grandinės valdymas

Muitinės administracija turėtų laikytis integruotų muitinio tikrinimo procedūrų, apibrėžtų Pasaulio muitinių organizacijos (PMO) muitinių gairėse integruotam tiekimo grandinės valdymui (ISCM Gairės).

⁶ Techninės specifikacijos yra paimtos tiesiogiai iš ISCM Gairių su redakciniais pakeitimais bei papildymais.

1.1. Apimtis

Integruotų muitinio tikrinimo procedūrų įgyvendinimas reikalauja atitinkamų teisinių galių, kurios leistų muitinių administracijoms prašyti eksportuotojų (žr. 1.3.1) ir vežėjų (žr. 1.3.2) saugumo rizikos įvertinimo tikslais iš anksto pateikti elektroninius duomenis. Be to, siekiant sustiprinti bendrą saugumą ir paspartinti išleidimo procedūras, kurioms reikia teisinio pagrindo, integruotos muitinio tikrinimo procedūros apima ir tarpnacionalinių muitinių administracijų bendradarbiavimą rizikos įvertinimo ir muitinio tikrinimo klausimais. Abu šiuos reikalavimus paremia PMO sukurti instrumentai: nacionalinių įstatymų, skirtų surinkti ir perduoti muitinės informaciją, kūrimo gairės, Pavyzdinis dvišalis susitarimas bei Tarptautinė tarpusavio administracinės pagalbos muitinės klausimais konvencija (Johanesburgo konvencija). Šio bendradarbiavimo dalimi turėtų būti muitinių administracijų susitarimai dėl abipusio patikrinimų/inspekcijos rezultatų pripažinimo bei dėl įgalioto ekonominių operacijų vykdytojo programų.

1.2. Bendrosios tikrinimo priemonės

1.2.1. Muitinis tikrinimas

Bendrajame priede (Standartas 6.1) Peržiūrėta Kyoto konvencija (RKC)⁷ numato, kad muitinė gali tikrinti visas prekes, įskaitant transporto priemones, kurios patenka į muitų teritoriją ar iš jos išvyksta. 1-ojo standarto tikslais, siuntos atitikimas reikalavimams turi būti užtikrintas nuo prekių pakrovimo į konteinerį arba į transporto priemones, o jeigu prekės konteineriuose netransportuojamos, iki jų išleidimo po muitinio patikrinimo paskirties vietoje.

1.2.2. Rizikos įvertinimas

Integruotojo muitinio tikrinimo grandinėje muitinis tikrinimas ir rizikos įvertinimas saugumo tikslais yra nuolatinis, etapais suskirstytas procesas, prasidedantis, kada eksportuotojas paruošia prekes eksportui, ir besitęsiantis tikrinant siuntų atitikimą reikalavimams, tuo pat metu vengiant nereikalingo tikrinimų dubliavimosi. Kad toks abipusis patikrinimų pripažinimas būtų galimas, muitinės turėtų susitarti dėl vieningų patikrinimų ir rizikos valdymo standartų, dalijimosi žvalgybos ir rizikos profiliais bei keitimosi muitinės duomenimis, atsižvelgdamos į darbą, kuris buvo atliktas PMO Pasaulinės informacijos ir žvalgybos strategijos kontekste. Tokiuose susitarimuose turėtų būti numatytos bendro monitoringo ar kokybės kontrolės procedūros, kas leistų prižiūrėti standartų laikymąsi.

1.2.3. Patikrinimai išvykimo vietoje

⁷ Dar neįsigaliojo. Iki 2005 m. balandžio mėn. 1973 m. Kyoto konvencijos pakeitimus patvirtino 38 iš 40 Susitariančiųjų šalių, kurių patvirtinimas reikalingas.

Išvykimo muitinės įstaiga turi imtis visų reikalingų veiksmų, kad galėtų identifikuoti siuntas bei nustatyti neleistinus trukdžius tiekimo grandinėje. Jūrinių konteinerių atrinkimas, rizikos įvertinimas ir veiksmai turėtų būti atliekami prieš pakraunant konteinerį į laivą. ISPS kodeksas (b 1630-37) bendrais bruožais apibūdina priemones, kurių turėtų būti imtasi uosto infrastruktūroje. Be to, muitinių administracijos tiekimo grandinėje turėtų susitarti keitimais duomenimis, patikrinimų rezultatais bei pranešimais apie atvykusias siuntas, ypač didelės rizikos, naudoti elektroninių pranešimų sistemą. Jeigu reikia, muitinių administracijos turėtų pakeisti savo įstatyminius įgaliojimus, kad jos galėtų pilnai tikrinti didelės rizikos krovinius.

1.2.4. Plombavimas

Vardan tiekimo grandinės saugumo bei integruotos muitinių tikrinimų grandinės, o ypač siekiant užtikrinti visiškai saugų prekių judėjimą nuo konteinerio užpildymo iki jo išleidimo po muitinio patikrinimo paskirties vietoje, muitinės turėtų taikyti plombų atitikimo reikalavimams programą, kaip detaliam išdėstyta peržiūrėtose Peržiūrėtos Kyoto konvencijos Bendrojo priedo 6-ojo skyriaus gairėse (žr. Sistemos Priedo 1 Papildymą). Tokios plombų atitikimo reikalavimams programos, pagrįstos aukšto saugumo mechaninių plombų naudojimu konteinerių užpildymo punktuose, kaip nurodyta ISO/PAS 17712, apima plombų pritvirtinimo, keitimo ir tikrinimo procedūras esminiuose punktuose, tokiuose, kaip transportavimo būdo keitimas.

Be to, muitinės turėtų supaprastinti savanorišką technologijų, padedančių užtikrinti konteinerių atitikimą reikalavimams tiekimo grandinėje, naudojimą.

1.2.5. Unikalus siuntos numeris (UCR)

Muitinių administracijos turėtų taikyti PMO Rekomendacijas dėl UCR ir jų Gaires.

1.3. Pateikimo duomenys

1.3.1. Prekių eksporto deklaracija

Iki pakraunant prekes į transporto priemones ar transportavimo konteinerius, kuriais jos eksportuojamos, eksportuotojas arba jo agentas turi pateikti muitinei išankstinę elektroninę prekių eksporto deklaraciją. Saugumo tikslais muitinė neturėtų išankstinėje prekių eksporto deklaracijoje prašyti daugiau duomenų, nei išvardinta žemiau.

Eksportuotojai turi vežėjui raštu, pageidautina elektroniniu būdu, patvirtinti, kad jie muitinei pateikė išankstinę prekių eksporto deklaraciją. Jeigu prekių eksporto deklaracija buvo nepilna ar supaprastinta, vadovaujantis nacionaline

teise gali reikėti pateikti papildomą deklaraciją dėl kitų tikslų, tokių, kaip statistinės verslo informacijos rinkimas tolesniame etape.

Nr.	PMO ID	Pavadinimas	Aprašymas
1 arba	042	Eksportuotojas, kodas suteiktas	Nurodyti šalies, kuri įformina ar kurios vardu yra įforminama eksporto deklaracija bei kuri yra prekių savininkė ar turi panašią teisę disponuoti jomis deklaracijos priėmimo metu, pavadinimą ir adresą.
	041	Eksportuotojas, kodas nesuteiktas	Šalies, kuri įformina ar kurios vardu yra įforminama eksporto deklaracija bei kuri yra prekių savininkė ar turi panašią teisę disponuoti jomis deklaracijos priėmimo metu, pavadinimas (ir adresas).
2	072	Siuntėjas, kodas suteiktas, jeigu tai kitas asmuo nei eksportuotojas	Nurodyti šalį, kuri siunčia prekes, kaip nurodyta šalies, užsakiusios transportą, vežimo kontrakte.
	071	Siuntėjas, jeigu kodas nesuteiktas	Šalies, kuri siunčia prekes, kaip nurodyta šalies, užsakiusios transportą, vežimo kontrakte, pavadinimas (ir adresas).
3	050	Vežėjo identifikavimas	Nustatyti šalį, kuri perveža prekes tarp nurodytų punktų.
	049	Vežėjo pavadinimas, jeigu nesuteiktas ID	Šalies, kuri perveža prekes tarp nurodytų punktų, pavadinimas (ir adresas).
4 arba	040	Importuotojas, kodas suteiktas	Šalies, kuri įformina ar kurios vardu muitinės procedūrų įforminimo agentas ar kitas įgaliotas asmuo įformina importo deklaraciją, identifikatorius. Tai gali būti asmuo, kuris valdo prekes ar kuriam prekės siunčiamos.
	039	Importuotojas, jeigu kodas nesuteiktas	Šalies, kuri sudaro ar kurios vardu muitinės procedūrų įforminimo agentas ar kitas įgaliotas asmuo sudaro importo deklaraciją, pavadinimas (ir adresas). Tai gali būti asmuo, kuris valdo prekes ar kuriam prekės siunčiamos.
5	052	Gavėjas, kodas suteiktas, jeigu tai kitas asmuo nei importuotojas	Šalies, kuriai siunčiamos prekės, identifikatorius.
	051	Gavėjas, jeigu kodas nesuteiktas	Šalies, kuriai siunčiamos prekės, pavadinimas (ir adresas).
6	058	Pranešimo gavėjas, kodas suteiktas	Šalies, kuriai turi būti įteiktas pranešimas, nurodymas.
	057	Pranešimo gavėjas, jeigu kodas nesuteiktas	Šalies, kuriai turi būti įteiktas pranešimas, pavadinimas (ir adresas).

7	034	Paskirties vieta, jeigu skiriasi nuo importuotojo ar gavėjo adreso	Adresas, kuriuo reikia pristatyti prekes. Nurodyti adresą, regioną ir/arba šalį, kaip reikalauja nacionaliniai teisės aktai ar taisyklės.
8	064	Žinomos maršruto šalis (-ys), kodas suteiktas	Nurodyti šalį, per kurią gabenamos prekės ar keleiviai iš pradinės išvykimo į galutinę paskirties vietą.
9	061	Agentas, kodas suteiktas, jeigu taikomas	Nurodyti šalį, įgaliotą veikti kitos šalies vardu.
	060	Agentas, jeigu kodas nesuteiktas	Šalies, įgaliotos veikti kitos šalies vardu, pavadinimas (ir adresas).
10	145	Tarifo kodo numeris (muitinė)	Kodas, nurodantis prekių tipą muitinės, transportavimo, statistiniais ar kitais kontrolės tikslais (bendras terminas).
	137	Prekių aprašymas, jeigu kodas nesuteiktas	Paprastas prekės pobūdžio aprašymas, pakankamas prekę identifikuoti muitinės, statistiniais ar transportavimo tikslais.
11	143	UNDG numeris (pavojingų prekių kodas), jeigu reikia	Jungtinių Tautų pavojingų prekių identifikatorius (UNDG) yra unikalus prekių (prekių grupės) numeris, suteiktas Jungtinėse Tautose medžiagoms ir daiktams, esantiems dažniausiai vežamų pavojingų prekių sąraše.
12	141	Pakuočių identifikacijos tipas	Kodas, nurodantis gaminio pakuotės tipą.
	144	Pakuočių skaičius	Atskirų gaminių, supakuotų taip, kad jie negali būti atskiriami neišardžius įpakavimo, skaičius
13	131 136	Bendra bruto masė (įskaitant matavimo vieneto žymą)	Prekių svoris (masė) su įpakavimu, tačiau be vežėjo įrangos, skirtos deklaravimui.
14	159	Įrangos identifikacinis numeris, jei prekės konteineriuose ir jei toks numeris yra	Žymos (raidės ir/arba skaitmenys), kurios identifikuoja įrangą, pvz., konteinerį ar krovimo įrengimą.
	152	Įrangos dydis ir tipo identifikacija	Kodas, apibūdinantis požymius, t.y. transporto įrangos dydis ir tipas.
15	165	Prireikus, plombos numeris, jei jis yra	Transporto įrangos plombos identifikacinis numeris.
16	109 135	Bendra sąskaitos suma (valiuta, kodavimas)	Bendra visų sąskaitų, nurodytų vienoje deklaracijoje, suma.
17	016	Unikalus siuntos identifikacinis numeris	Unikalus, tiek importuojamoms, tiek eksportuojamoms prekėms suteiktas numeris.

1.3.2. Krovinio deklaracija

Vežėjas ar jo atstovas turi muitinei pateikti išankstinę elektroninę eksportuojamo ir/arba importuojamo krovinio deklaraciją. Jūrinių konteinerių atveju išankstinė elektroninė krovinio deklaracija turėtų būti pateikta prieš pakraunant prekes/konteinerius į laivą. Visų kitų transportavimo būdų ir siuntų atveju, tokią deklaraciją reikia pateikti iki transporto priemonės atvykimo į eksporto ir/arba importo muitinės įstaigą. Saugumo tikslais muitinė neturėtų reikalauti daugiau informacijos nei nurodyta žemiau.

Nacionalinių teisės aktų numatytais atvejais po išankstinės krovinio deklaracijos gali reikėti pateikti papildomą krovinio deklaraciją.

Nr.	PMO ID	Pavadinimas	Aprašymas
1	070	Pakrovimo vieta, koduota	Nurodyti jūrų uostą, oro uostą, krovinių gabenimo terminalą, geležinkelio stotį ar kitą vietą, kurioje prekės pakraunamos į transporto priemonę, kuria jos bus gabenamos.
	069	Pakrovimo vieta, nekoduta	Jūrų uosto, oro uosto, krovinių gabenimo terminalo, geležinkelio stoties ar kitos vietos, kurioje prekės pakraunamos į transporto priemonę, kuria jos bus gabenamos, pavadinimas.
2	050	Vežėjo identifikacija	Nurodyti šalį, transportuojančią prekes tarp nurodytų punktų.
	049	Vežėjo pavadinimas, jeigu nesuteiktas ID	Šalies, transportuojančios prekes tarp nurodytų punktų, pavadinimas (ir adresas).
3	159	Identifikacinis įrangos numeris, jeigu prekės konteineriuose	Žymos (raidės ir/arba skaitmenys), kurios identifikuoja įrangą, pvz., konteinerį ar krovimo įrengimą.
	152	Įrangos dydžio ir tipo identifikacija, jeigu prekės konteineriuose	Kodas, apibūdinantis požymius, t.y. transporto įrangos dydis ir tipas.
4	165	Prireikus, plombos numeris	Transporto įrangos plombos identifikacinis numeris.
5	160	Muitų teritorijos sieną kertančių transporto priemonių identifikavimas	Įvardinkite transporto priemonę, kuria kertama siena.
	175	Muitų teritorijos sieną kertančių transporto priemonių nacionalinė priklausomybė, koduota	Aktyvių transporto priemonių, kuriomis kertama siena, nacionalinė priklausomybė, koduota.

6	149	Identifikacinis gabenimo numeris	Nurodyti transporto priemonės maršrutą, pvz., kelionės ar skrydžio numerį.
7	098	Transporto mokesčių mokėjimo būdas, koduota	Kodas, nurodantis transporto mokesčių mokėjimo būdą.
8	047	Išvykimo muitinės įstaiga, koduota	Nurodyti muitinės įstaigą, iš kurios prekės yra išsiunčiamos ar iš kurios jas ketinama išsiųsti iš muitų teritorijos.
9	085	Pirmasis atvykimo postas, koduota	Nurodyti pirmąją atvykimo vietą. Tai gali būti jūrų uostas, oro uostas ar sausumos pasienio postas.
10	064	Iki pakrovimo žinoma (-os) maršruto šalis (-ys), koduota	Nurodyti šalį, per kurią vyksta prekės ar keleiviai tarp pradinės išvykimo šalies ir galutinės paskirties šalies.
11	172	Atvykimo į pirmąjį atvykimo punktą muitų teritorijoje data ir laikas, koduota	Atvykimo į pirmąjį išvykimo oro uostą, sausumos pasienio postą ar jūrų uostą data ir laikas / tvarkaraštyje nurodyta atvykimo į minėtąsias išvykimo vietas data ir laikas.
12	138	Trumpas krovinio aprašymas	Paprastais žodžiais bendrai apibūdinkite transporto priemonės krovinį.
13	016	Unikalūs siuntos numeris	Unikalūs, tiek importuojamoms, tiek eksportuojamoms prekėms suteiktas numeris.

1.3.3. Prekių importo deklaracija

Vežėjas ar jo atstovas turi muitinei pateikti išankstinę elektroninę prekių importo deklaraciją iki transporto priemonei atvykstant į pirmąją muitinės įstaigą. Saugumo tikslais muitinė neturėtų reikalauti daugiau informacijos nei nurodyta 1.3.1. punkte. Jeigu prekių importo deklaracija buvo nepilna ar supaprastinta, vadovaujantis nacionaline teise gali reikėti pateikti papildomą deklaraciją dėl kitų tikslų, tokių, kaip muitų apskaičiavimas ar statistinės verslo informacijos rinkimas tolesniame etape. Sankcionuota tiekimo grandinė (žr. 1.4.2 punktą) numato galimybę apjungti eksporto ir importo informacijos srautus vienoje bendroje deklaracijoje, kuria dalinasi ja suinteresuotos muitinės administracijos.

1.3.4. Keitimasis informacija apie didelės rizikos siuntas

Integruotų muitinių patikrinimų grandinės dalis – tiekimo grandinėje esančių muitinių administracijų keitimasis informacija, ypač apie didelės rizikos siuntas, siekiant prisidėti prie rizikos įvertinimo ir prekių išleidimo supaprastinimo. Tokia elektroninių žinučių perdavimo sistema galėtų apimti keitimąsi pranešimais apie eksporto sandorį, įskaitant patikrinimo rezultatus, taip pat atitinkamus pranešimus apie atvykimą.

Nacionaliniuose teisės aktuose privalo būti numatytos nuostatos, leidžiančios muitinei perduoti kitoms muitinių įstaigoms informaciją, kurią ji renka savo tikslais. Jeigu tokių nuostatų nėra, jos turi būti parengtos ir priimtos. Šioms nuostatomis parengti galima naudotis Gairėmis nacionalinių įstatymų, skirtų surinkti ir perduoti muitinės informaciją, kūrimui. Be to, kaip pagrindu keitimuisi informacija apie didelės rizikos prekes galima pasinaudoti esamomis PMO priemonėmis, tokiomis, kaip Johanesburgo konvencija bei Pavyzdinė dvišalė sutartis.

1.3.5. Pranešimas „nėra pakrovimo“, „nėra iškrovimo“

Muitinė turėtų įdiegti sistemą, kuri pateiktų pranešimus tik apie tas siuntas, kurios negali būti pakrautos ar iškrautos. Tokie pranešimai turėtų būti pateikti per nustatytą laiką po rizikos įvertinimui reikalingų duomenų pateikimo.

1.3.6. Laiko ribos

Tikslų laiką, kada muitinės administracijai turi būti pateiktos importo ar eksporto prekių bei krovinių deklaracijos, turėtų nustatyti nacionaliniai teisės aktai kruopščiai išanalizavus geografinę padėtį bei veiklos procesus, taikomus skirtingiems transportavimo būdams, ir pasikonsultavus su verslo sektoriumi bei su kitomis susijusiomis muitinių administracijomis. Nepriklausomai nuo transportavimo būdo, muitinės turėtų suteikti įgaliojimus ekonominių operacijų vykdytojams vienodas galimybes atlikti supaprastintas procedūras. Vis dėlto, siekiant užtikrinti minimalų nuoseklumą bei neatimdama teisių specifinėse situacijose, muitinė neturėtų reikalauti išankstinių deklaracijų anksčiau kaip:

Jūros transportas

- Konteinerių kroviny: prieš 24 valandas iki pakraunant jį išvykimo uoste.
- Piltinis/biralinis kroviny/vienetinis kroviny: prieš 24 valandas iki atvykstant į pirmąjį paskirties šalies uostą.

Oro transportas

- Trumpi atstumai: lėktuvo pakilimo metu.
- Ilgi atstumai: prieš 4 valandas iki atvykstant į pirmąjį paskirties šalies uostą.

Geležinkelio transportas

- Prieš 2 valandas iki atvykimo į pirmąjį paskirties šalies punktą.

Kelių transportas

- Prieš 1 valandą iki atvykstant į pirmąjį paskirties šalies punktą.

1.3.7. PMO duomenų modelis

Muitinių administracijos turėtų užtikrinti, kad jų atitinkamos IT sistemos būtų tarpusavyje susietos bei pagrįstos atvirais standartais. Šiam tikslui muitinės turėtų naudotis PMO duomenų modeliu, kuriame apibrėžiami maksimalūs duomenys, reikalingi eksporto ir importo formalumams užbaigti. Duomenų modelis taip pat apibrėžia atitinkamų krovinių ir prekių deklaracijų elektroninių pranešimų formatus. PMO duomenų modelis apima visus punktuose 1.3.1, 1.3.2 ir 1.3.3 išvardintus duomenų elementus, kuriuos saugumo tikslais gali reikėti pateikti iš anksto.

1.3.8. Vienas langelis

Vyriausybės turėtų parengti muitinių ir kitų vyriausybinių tarnybų, susijusių su tarptautine prekyba, ir bendradarbiavimo susitarimus, kuriais būtų siekiama supaprastinti nenutrūkstamą tarptautinės prekybos duomenų perdavimą (vieno langelio koncepcija) bei nacionaliniu ir tarptautiniu lygmenimis keistis žvalgybine rizikos informacija. Tai sudarytų galimybę prekybininkui vieną kartą elektroniniu būdu perduoti reikalaujamą informaciją vienai paskirtai institucijai, pageidautina – muitinei. Atsižvelgiant į tai, muitinės turėtų siekti glaudžiai integruotis su komerciniais procesais bei informacijos srautais pasaulinėje tiekimo grandinėje, pavyzdžiui, pasinaudodamos komerciniais dokumentais, tokiais, kaip sąskaitos ir pirkimo užsakymai bei eksporto ir importo deklaracijos.

1.4. Sankcionuota tiekimo grandinė

1.4.1. Igalioti ekonominių operacijų vykdytojai

1.4.2. Igalioti ekonominių operacijų vykdytojai, atitinkantys muitinės nustatytus kriterijus (žr. Priedą 2), turėtų galėti pasinaudoti supaprastintomis ir greitomis išleidimo procedūromis pateikdami minimalią informaciją. Tarp kriterijų – reikalavimas turėti atitinkamą muitinės reikalavimų laikymosi įrodymą, savo dalyvavimu muitinės ir verslo partnerystės programoje pademonstruoti išsipareigojimus tiekimo grandinės saugumui bei turėti tenkinančią komercinių įrašų tvarkymo sistemą. Muitinės administracijos turėtų susitarti dėl abipusio įgalioto ekonominių operacijų vykdytojo statuso pripažinimo.

1.4.3. Sankcionuota tiekimo grandinė

Sankcionuota tiekimo grandinė – tai koncepcija, pagal kurią muitinė apibūnina visus tarptautinės prekybos sandorių dalyvius, kurie saugiai tvarkydami prekes ir atitinkamą informaciją laikosi nustatytų standartų. Integruota supaprastinta sienos kirtimo procedūra, kai tiek eksporto, tiek importo tikslais reikalaujama tik vienos supaprastintos deklaracijos su minimalia informacija, turėtų būti naudinga siuntoms, keliaujančioms tokią grandinę iš išvykimo į paskirties vietą.

2. 2-asis standartas – Teisė tikrinti krovinius

Muitinės administracija turėtų turėti teisę tikrinti siunčiamus iš šalies, iš jos išvykstančius, ją kertančius tranzitu (įskaitant ir tuos, kurie pasilieka laive) ar perkraunamus šalyje krovinius.

3. 3-iasis standartas – Moderniosios tikrinimo įrangos technologijos

Kartu su rizikos įvertinimu, kai reikalinga, turi būti galimybė atliekant patikrinimus naudoti neintervencinę (NII) tikrinimo įrangą bei spindulinius detektorius. Ši įranga reikalinga, jeigu norima greitai patikrinti didelės rizikos konteinerius ar krovinius nepertraukiant teisėtų prekių srauto.

Moderniosios technologijos

Siekdama padėti savo narėms, PMO naudoja Pažangių technologijų duomenų banką bei Muitinės rinkinyje yra pateikusi detalias gaires konteinerių skanavimo įrangos pirkimui ir eksploatavimui.

4. 4-asis standartas – Rizikos valdymo sistemos

Siekdama nustatyti galimus didelės rizikos konteinerius, muitinės administracija turėtų įdiegti rizikos valdymo sistemą bei ją automatizuoti. Sistemoje turėtų būti mechanizmas, skirtas grėsmės įvertinimui ir tikslinių sprendimų įteisinimui bei geriausių praktikų identifikavimui.

4.1. Automatizuotos atrankos sistemos

Muitinės administracijos turėtų sukurti automatizuotas sistemas, pagrįstas geriausia tarptautine praktika, kai saugumui ir saugai riziką keliančių konteinerių siuntų identifikavimui naudojamos rizikos valdymo pasiremiant išankstine informacija ir strategine žvalgyba. Jūrinių konteinerių atveju tokią galimybę reikėtų vieningai taikyti prieš pakraunant laivą.

4.2. Rizikos valdymas

Rizikos valdymas yra „sisteminis valdymo procedūrų ir praktikų taikymas, kuris suteikia muitinei informaciją, reikalingą spręsti su riziką keliančiais procesais ar siuntomis susijusius klausimus“.

4.3. PMO pasaulinė informacijos ir žvalgybos strategija

Svarbi efektyvaus rizikos valdymo režimo dalis – informacijos rinkimas, jos apdorojimas ir platinimas teikiant pagalbą muitiniams patikrinimams ir operacijoms. Ši žvalgybinė funkcija kartu su Standartizuotais rizikos vertinimais (SRV), kurie muitinei nustatant ir atrenkant prekes bei gabenimus pateikia rizikos indikatorius, yra įtraukta į PMO pasaulinę informacijos ir žvalgybos strategiją.

4.4. Šaltiniai

Svarbūs rizikos valdymo (ir įvertinimo) šaltiniai yra PMO rizikos valdymo vadovas, PMO pasaulinė informacijos ir žvalgybos strategija, PMO standartizuoti rizikos vertinimai (SRV) bei Bendrieji didelės rizikos indikatoriai.

5. 5-asis standartas – Didelės rizikos krovinys ar konteineris

Didelės rizikos krovinių ir konteinerių siuntos – tai siuntos, apie kurias turima informacija neleidžia jų laikyti mažos rizikos siuntomis, siuntos, kurias nurodo žvalgyba, siuntos, kurias kaip didelės rizikos identifikuoja rizikos skaičiavimo metodologija, paremta su saugumu susijusiais duomenimis.

Atranka, profiliavimas ir nukreipimas

Siekdamos nustatyti ir nukreipti potencialius didelės rizikos krovinius, muitinės turėtų naudotis moderniais metodais, įskaitant išankstinę elektroninę informaciją apie krovinių siuntas į šalį ir iš jos prieš joms išvykstant ar atvykstant, strateginę žvalgybą, automatizuotus prekybos duomenis, anomalijų analizę bei atitinkamą prekybininko tiekimo grandinės saugumą, bet tuo neapsiribojant. Pavyzdžiui, ramsčio „muitinės – verslui“ kilmės vietos sertifikavimas ir įteisinimas sumažina riziką ir todėl – identifikuotus atvejus.

6. 6-asis standartas – Išankstinė elektroninė informacija

Kad tinkamai įvertintų riziką, muitinės administracija turėtų laiku reikalauti išankstinės elektroninės informacijos apie krovinių ir muitinių siuntas.

6.1. Kompiuterizacijos poreikis

Kad būtų įmanomas išankstinis elektroninis informacijos perdavimas, muitinė turi naudotis kompiuterizuotomis muitinės sistemomis, įskaitant ir elektroninį keitimąsi eksporto ir importo informacija.

6.2. Kyoto konvencijos ICT gairės

Pagal RKC Bendrojo priedo 7.1, 6.9, 3.21 ir 3.18 standartus reikalaujama, kad muitinė savo operacijose naudotų informacines ir komunikacijų technologijas (ICT), taip pat ir elektroninės prekybos technologijas. Šiuo tikslu PMO parengė detalias muitinės automatizavimo gaires. Šios Kyoto ICT gairės turėtų būti skiriamos muitinės naujų ICT sistemų kūrimui ar esamų gerinimui. Be to, muitinių administracijoms rekomenduojama remtis PMO muitinės kompiuterizacijos rinkiniu.

6.3. Ekonomių operacijų vykdytojų sistemų naudojimas

Siekiant patenkinti muitinės reikalavimus, ICT gairėse rekomenduojama naudoti komercines ekonominių operatorių sistemas bei jas audituoti. Išsprendus konfidencialumo ar teisines problemas, galimybė muitinei internetu prisijungti prie dalyvaujančių šalių komercinių sistemų, ypač sankcionuotos tiekimo grandinės kontekste, suteiktų geresnę priėjimą prie autentiškos informacijos bei galimybę vykdyti toli siekiančias supaprastintas procedūras. Kitas pavyzdys – Krovinių bendrijos sistemos (CCS), kur visos transporto grandinėje dalyvaujančios šalys uostuose ir oro uostuose įdiegė elektroninę sistemą, skirtą jiems keistis visa svarbia su krovniais ir transportu susijusia informacija. Muitinė turėtų apsvarstyti dalyvavimą tokiose sistemose bei duomenų ėmimą savo tikslais, jeigu šiose sistemose yra reikalingų muitinei duomenų.

6.4. Elektroninio keitimosi duomenimis standartai

Kyoto konvencijos ICT gairėse rekomenduojama muitinei siūlyti kelis elektroninio keitimosi informacija sprendimus. Nors viena iš labiausiai pageidautinų keitimosi informacija galimybių tebėra EDI, naudojanti tarptautinį UN/EDIFACT standartą, muitinės taip pat turėtų paieškoti ir kitų galimybių, pavyzdžiui, XML. Priklausomai nuo rizikos, tinkamu sprendimu galėtų būti netgi el. paštas bei faksas.

6.5. PMO duomenų modelis

Ekonominiai operatoriai, kurie muitinei turi pateikti krovinio ir prekių deklaracijas pagal PMO muitinės duomenų modelio duomenų rinkinius, turėtų naudotis PMO muitinės duomenų modelio elektroninių pranešimų specifikacijomis.

6.6. ICT sauga

Naudojant ICT keistis elektronine bei bendra informacija atvirame tinkle reikia detalios ICT saugumo strategijos. Todėl ICT strategija turi būti traktuojama kaip neatskiriama muitinės tiekimo grandinės saugumo strategijos dalis. Norėdama turėti galiojančią ir efektyvią IT saugumo strategiją, muitinė turi išsipareigoti vertinti riziką. Kyoto ICT gairės bendrais bruožais nusako būdus, kaip išsami ICT saugumo strategija gali užtikrinti informacinių ir IT sistemų bei juose tvarkomos informacijos, įskaitant atmetimo išsiuntimo ar priėmimo vietoje išvengimą, prienamumą, atitikimą reikalavimams bei konfidencialumą. Egzistuoja daug būdų įgyvendinti ICT saugumą, ir tuo tikslu pasiremiamą Kyoto ICT gairėmis.

6.7. Elektroniniai parašai

Vienas esminis ICT saugumo tiekimo grandinės saugumo strategijoje elementas yra susijęs su elektroniniais parašais. Elektroniniai parašai arba Elektroninio parašo infrastruktūros (PKI) susitarimai gali suvaidinti svarbų vaidmenį užtikrinant elektroninį keitimąsi informacija. Integruotų muitinių patikrinimų grandinėje yra galimybė prekybininkams pateikti muitinės administracijoms išankstines tiek importo, tiek eksporto deklaracijas. Būtų gerai, jeigu ekonominių operacijų vykdytojai galėtų taip pat turėti naudos ir iš abipusio elektroninių sertifikatų pripažinimo. Tai suteiktų galimybę ekonominiam operatoriui pasirašyti visus elektroninius pranešimus toms muitinių administracijoms, kurios sutiko pripažinti tokį sertifikatą. Toks tarptautinis elektroninių sertifikatų pripažinimas gali padėti padidinti saugumą ir tuo pat metu žymiai supaprastintų ir palengvintų prekybos sąlygas. Šiuo tikslu muitinių administracijos skatinamos taikyti PMO rekomendacijas dėl muitinės ir kitos susijusios norminės informacijos elektroninio perdavimo ir autentifikacijos⁸.

6.8. Gebėjimų stiprinimas

Muitinių administracijos, kurios prašo pagalbos kuriant ar įsigyjant reikalingas automatizuotas sistemas, turės turėti politinę valią įgyvendinti Standartų sistemą.

6.9. Duomenų privatumas bei apsauga

Muitinės prašomas keitimasis duomenimis tiek su muitinių administracijomis, tiek su privačiu sektoriumi turėtų būti inicijuojamas tik po konsultacijų su suinteresuotomis vyriausybinėmis įstaigomis dėl reikalingo duomenų privatumo ir apsaugos. Siekiant apsaugoti asmens teisę į privatumą, verslo konfidencialumą bei leisti asmenims prieiti prie saugomų jų asmens duomenų,

⁸ Šias Rekomendacijas Taryba ketina priimti 2005 m. birželyje, ir jos pakeis 1981 m. birželio 16 d. MBT Rekomendacijas TC2-384.

kad patikrintų jų teisingumą, yra priimti duomenų privatumo ir apsaugos teisės aktai.

Šiuo atžvilgiu nacionaliniuose teisės aktuose turi būti sąlygos, kurios nustatytų, kad muitinės renkami ir/arba perduodami duomenys turi būti konfidencialūs ir saugūs bei pakankamai apsaugoti. Teisės aktai taip pat turi suteikti specialias teises fiziniams ar juridiniams asmenims, su kuriais informacija susijusi.

Duomenų apsauga ir konfidencialumas panašiai yra traktuojami ir esamose PMO priemonėse, tokiose, kaip Johanesburgo konvencija bei Pavyzdinė dvišalė sutartis.

7. 7-asis standartas – Nukreipimas ir komunikavimas

Muitinės administracijos turėtų numatyti galimybę bendrai identifikuoti ir atrūšiuoti siuntas, naudoti standartizuotus identifikavimo kriterijų rinkinius, suderinamus komunikavimo ir/arba keitimosi informacija mechanizmus. Šie elementai padės ateityje kurti abipusio patikrinimų pripažinimo sistemas.

7.1. PMO pasaulinė informacijos ir žvalgybos strategija

PMO pasaulinės informacijos ir žvalgybos strategijos IV dalyje yra Standartizuoto rizikos vertinimo (SRA) nuostatos. SRA yra svarbi žvalgybinio darbo dalis. Čia muitinės pareigūnams pateikiami rizikos indikatoriai identifikuoti ir atrinkti prekes bei gabenimus.

7.2. PMO standartizuoto rizikos vertinimo (SRV) dokumentas

Standartizuoto rizikos vertinimo dokumente pateikiamos penkios muitinių administracijoms skirtų rizikos indikatorių grupės. Šiose specifinėse grupėse – transportavimo būdas, pajamų apsauga, narkotikai ir prekursoriai, saugumas, kiti draudimai ir apribojimai – išdėstomi standartizuoti identifikavimo kriterijai. Grupės toliau suskaidomos į kelis rizikos indikatorių skyrius, kurie reguliariai atnaujinami.

7.3. PMO bendrųjų didelės rizikos indikatorių dokumentas

PMO bendrųjų didelės rizikos indikatorių dokumente pateikiami indikatoriai – standartizuoti identifikavimo kriterijų rinkiniai, skirti muitinių administracijoms bendrai nustatyti pažeidimus. Dokumento antraštės: vežėjų manifesto detalės, didelės rizikos šalių identifikavimas, prekių ir transportavimo faktoriai, kurie gali žymėti didelės rizikos sąlygas, žinomos didelės rizikos prekės, naudojamos paslėpimo tikslais, pavojingų prekių, kurios gali būti potencialiai naudojamos teroristų atakose, sąrašas ir faktoriai, kurie gali rodyti didelės rizikos buvimą,

pvz., konteinerius, importuotojus/eksportuotojus ir siuntėjus. Šie indikatoriai yra taip pat pastoviai atnaujinami.

7.4. PMO rizikos indikatorių vadovas muitinės pareigūnams – intelektinės nuosavybės teisių pažeidimų faktoriai

Šiame Vadove pateikiamas faktorių, kurie žymi didelę piratavimo bei falsifikavimo riziką, sąrašas. Tokie 17 rizikos indikatorių laikomi standartizuotu identifikavimo kriterijų rinkiniu bei yra skirti padėti nustatyti pasienio muitinės pareigūnams, kurios siuntos sudaro didelę intelektinės nuosavybės teisių pažeidimo riziką.

7.5. Teisiniai klausimai

Bendras identifikavimas ir atrūšavimas – tai veikla, kurią gali vykdyti muitinių administracijos, siekdamos efektyviau užtikrinti siuntų saugumą bei kovoti su tarptautiniu organizuotu nusikalstamumu. Tokios bendros veiklos taisyklės bei sąlygas paprastai nustato pačios muitinių administracijos. Toks tarptautinis ar dvišalis bendradarbiavimas remiasi PMO priemonėse, pavyzdžiui, Johanesburgo konvencijoje bei Pavyzdinėje dvišalėje sutartyje, numatytais nuostatomis.

8. 8-asis standartas – Veiklos rodikliai

Muitinės administracija turėtų sudarinėti statistines ataskaitas, kuriose atspindėtų veiklos rezultatai, įskaitant patikrintų siuntų skaičių, didelės rizikos siuntų pogrupį, atliktus didelės rizikos siuntų tikrinimus, NII technika atliktus didelės rizikos siuntų tikrinimus, NII technika atliktus ir fizinius didelės rizikos siuntų tikrinimus, tik fizinius didelės rizikos siuntų tikrinimus, muitinio įforminimo laiką bei teigiamus ir neigiamus rezultatus, tačiau jais neapsiribojant. Tokias ataskaitas turėtų apjungti PMO.

Duomenų rinkimas

Muitinių administracijos rinks duomenis bei naudosis jais norėdamos įvertinti Standartų sistemos poveikį bei efektyvumą. Šiam tikslui tinkamas instrumentas yra PMO Išleidimo iš muitinės trukmės tyrimas (TRS).

9. 9-asis standartas – Saugumo įvertinimai

Dirbdama kartu su kitomis kompetentingomis įstaigomis, muitinės administracija turėtų įvertinti saugumą, taip pat ir prekėms judant

tarptautine tiekimo grandine, bei įsipareigoti skubiai spręsti nustatytas problemas.

10. 10-asis standartas – Darbuotojų sąžiningumas

Muitinės administracija ir kitos kompetentingos įstaigos turėtų būti skatinamos turėti programas užkirsti kelią darbuotojų nesąžiningumui, nustatyti sąžiningos veiklos pažeidimus bei su jais kovoti.

10.1. Peržiūrėta PMO Arusha deklaracija

Peržiūrėta PMO Arusha deklaracija – tai išskirtinis šaltinis, kuriuo muitinių administracijos gali vadovautis įdiegdamos antikorupcines sistemas.

10.2. Mokymas

Pasaulinės tiekimo grandinės saugumas ir supaprastinimas pareikalauja gerai apmokytų ir labai motyvuotų muitinių administracijų darbuotojų bei kitų tiekimo grandinėje dalyvaujančių šalių. Muitinė turi užtikrinti reguliarių visų lygių personalo apmokymą, kad būtų išugdomi bei palaikomi įgūdžiai, kurių reikia greitai ir efektyviai atlikti muitinius patikrinimus bei dirbti elektroninėje aplinkoje.

11. 11-asis standartas – Išvykimo saugumo patikrinimai

Pagrįstu importuojančiosios šalies prašymu, muitinės administracija turėtų atlikti išvykstančių didelės rizikos konteinerių ir krovinių saugumo patikrinimus.

11.1. Patikrinimas pagal prašymą

Kai vertindama riziką muitinės administracija turi pagrindo manyti, kad į bet kurią jos uostų atvykstantis konteineris ar krovinytis gali sudaryti didelę riziką, ji gali paprašyti siunčiančiosios šalies muitinės administracijos atlikti, pageidautina iki pakrovimo, konteinerio ar krovinio patikrinimą (žr. 4.1 punktą).

11.2. Teisiniai klausimai

Be kitų administracinių susitarimų, muitinės administracija atlikti tokį auditą gali prašyti kitos muitinės administracijos ir remdamasi PMO priemonėmis, tokiomis, kaip Johanesburgo konvencija bei Pavyzdinė dvišalė sutartis.

PRIEDO 1 PAPILDYMAS

PLOMBŲ TINKAMUMO PROGRAMA, SKIRTA APSAUGOTI KONTEINERIŲ SIUNTAS

ĮVADAS

Saugumo santykių detalizavimo svarba

Didesnis aiškumas bei sutarimas dėl šalių santykių saugių konteineriuose patalpintų prekių judėjimo kartu su nuosekliu tokių santykių taikymu ir įgyvendinimu bus įvairiais atžvilgiais naudingas visoms šioms šalims. Nauda:

- Didesnė apsauga nuo terorizmo, kuris pasinaudoja tarptautine prekyba, aktų;
- Mažesnė ekonominių sunkumų, kuriuos sukelia prekybos trukdžiai ar uždarymas dėl teroristų atakų, rizika;
- Geresnė apsauga nuo krovinių vagysčių bei nukrypimo nuo kelio, ko pasekoje sumažėja tiesioginiai nuostoliai bei netiesioginės išlaidos, tokios, kaip draudimas;
- Geresnė apsauga nuo nelegalaus medžiagų, tokių, kaip narkotikai ir ginklai, bei asmenų gabenimo;
- Geresnė apsauga nuo nelegalaus „juodosios“ ar „pilkosios“ rinkos prekių judėjimo;
- Mažesnė vengimo mokėti muitus ir mokesčius rizika;
- Didesnis esamų ir potencialių prekių siuntėjų pasitikėjimas tarptautinės prekybos sistema;
- Nauda dėl sąlygų supaprastinimo, tokio, kaip mažesnis patikrinimų skaičius (mažiau laiko praleidžiama ant sienos) bei supaprastintų procedūrų taikymas.

Atsakomybė priežiūros grandinėje

A. Susikertančios atsakomybės

Tam tikri įsipareigojimai ir principai taikomi visame prekių gabenimo konteineriuose cikle. Yra akcentuojami šalių santykiai, kai pasikeičia konteinerio valdytojai ar saugotojai. Toks akcentavimas nesumažina ir neturi panaikinti esminės siuntėjo atsakomybės už tai, kad konteineris būtų saugiai pakraunamas ir užplombuojamas. Už konteinerio saugumą tiek pačiame punkte, tiek jam judant iš punkto į punktą atsako ir kiekviena šalis, kurios žinion yra patikėtas kroviny. Įsipareigojimų taip pat turi kiekviena šalis, kurios turimi duomenys privalo būti pateikti valdžios institucijoms muitinio atrinkimo bei saugumo tikslais. Tokie įsipareigojimai apima:

- Fizinį prekių apsaugą nuo neleistino priėjimo, vagystės bei pažeidimo;
- Savalaikį ir tinkamą reikiamos informacijos teikimą valdžios įstaigoms saugumo patikrinimų tikslais;
- Su prekėmis susijusios informacijos apsaugą nuo klastojimo bei neteisėto priėjimo. Ši atsakomybė yra vienodai taikoma iki prekių saugojimo, jo metu ir po jo.

Apsauginės plombos yra neatskiriama saugojimo grandinės dalis. Tinkamos apsauginių plombų rūšys bei jų pritaikymas nagrinėjama žemiau. Tokias plombas turėtų patikrinti kiekvienas krovinį prikrauto konteinerio gavėjas. Plomba tikrinama apžiūrint, ar nėra ženklų, rodančių, kad ji buvo liesta, taip pat lyginant identifikacinę plombos numerį su krovinio dokumentacija bei pažymint apie patikrinimą atitinkamuose dokumentuose. Jeigu plomba nėra arba ant jos yra ženklų, rodančių, kad ji buvo liesta, arba plombos identifikacinis numeris skiriasi nuo nurodytojo krovinio dokumentuose, reikia imtis atitinkamų veiksmų:

Konteinerį priimančioji šalis turėtų atkreipti dėmesį į konteinerį perduodančiosios šalies bei siuntėjo dėmesį į neatitikimą. Konteinerį priimančioji šalis taip pat turėtų pažymėti neatitikimą krovinio dokumentuose. Be to, vadovaudamasi nacionaliniais teisės aktais, ji turėtų įspėti muitinę ir teisėsaugos institucijas. Ten, kur nėra reikalavimo pateikti tokį įspėjimą, laukdama konteinerį perduodančiosios šalies atsakymo bei iki kol nebus išsprendžiami tokie neatitikimai, konteinerį priimančioji šalis turi atsisakyti jį priimti. Išsiaiškinus neatitikimus, konteinerį priimančioji šalis turi uždėti apsauginę plombą bei visuose krovinio dokumentuose pažymėti duomenis, įskaitant ir naują plombos numerį.

Apsauginės konteinerio plombos gali būti keičiamos esant teisėtoms priežastims, pavyzdžiui, eksportuojančiosios šalies muitinės administracijos patikrinimas įsitikinti, ar laikomasi eksporto taisyklių, vežėjo patikrinimas įsitikinti, ar saugiai pritvirtintas ir užblokuotas krovinys, importuojančiosios šalies muitinės administracijos patikrinimas patvirtinti krovinio deklaracijas bei teisėsaugos pareigūnų patikrinimai kitais kontrolės ar kriminaliniais klausimais.

Jeigu norėdami patikrinti krovinį viešieji ar privatūs pareigūnai turi nuimti apsauginę plombą, jie ją turi pakeisti kita pagal žemiau nurodytus reikalavimus bei krovinio dokumentuose pažymėti veiksmo duomenis, įskaitant naujosios plombos numerį.

B. Pakrovimo vieta

Už saugų konteinerio pakrovimą bei tikslų ir pilną krovinio aprašymą atsakingas ekspeditorius/siuntėjas. Ekspeditorius taip pat yra atsakingas už tai, kad iš karto po pakrovimo būtų uždėdama apsauginė plomba, bei už tai, kad būtų parengti siuntos dokumentai, kuriuose taip pat būtų pažymėtas ir plombos numeris.

Apsauginė krovinio plomba turėtų atitikti didelio saugumo mechaninių plombų apibrėžimą, pateiktą ISO viešai prieinamoje specifikacijoje 17712. Plomba turėtų būti uždėdama taip, kad būtų išvengiama slapto jos pažeidimo įprasto konteinerio durelių rankena. Be kitų priimtinių būdų, galima plombas dėti alternatyviose vietose, kuriose galima išvengti išorinių durų užrakto judėjimo, ar naudoti kitas priemones, kurios akivaizdžiai parodo pažeidimus, pavyzdžiui, kabelinę plombą aplink durelių užraktus.

Krovinį paima sausumos transporto operatoriai. Transporto operatorius priima dokumentus, patikrina plombą, pažymi dokumentuose jos būklę bei išvyksta su krovinium.

C. Tarpinis terminalas

Jeigu konteineris keliauja per tarpinį terminalą, sausumos transporto operatorius konteinerį perduoda terminalo operatoriui. Terminalo operatorius priima dokumentus, patikrina plombą bei pažymi dokumentuose jos būklę. Paprastai terminalo operatorius kitoms privačioms siuntos šalims nusiunčia elektroninį pranešimą apie gavimą (būklės ataskaitą). Jis taip pat parengia konteinerį tolesniam vežimui – keliais, geležinkeliu ar vandens keliais. Kai konteineris paimamas ar išvyksta iš tarpinio terminalo, atliekamas panašus patikrinimas bei būklė fiksuojama dokumentuose. Viešosios institucijos retai dalyvauja ar yra informuojamos apie intermodalinius krovinių perdavimus tarpiniuose terminaluose.

D. Jūrinis krovos terminalas

Atvykęs į jūrinį krovos terminalą, sausumos transporto operatorius perduoda konteinerį terminalo operatoriaus žinion. Pastarasis priima dokumentus ir paprastai išsiunčia elektroninį pranešimą apie gavimą (statuso ataskaitą) kitoms privačioms su siunta susijusioms šalims. Terminalo operatorius parengia konteinerį pakrovimui į jūrinį laivą.

Vežėjas arba jūrinis terminalas, kaip vežėjo agentas, patikrina plombos būklę bei tai pažymi. Tai turi būti atliekama prie jūrinio terminalo vartų arba įvažiuojant į terminalą, tačiau iki pakraunant konteinerį į laivą. Eksportuojančiosios šalies viešosios institucijos peržiūri eksporto dokumentaciją, atlieka reikiamus eksporto patikrinimus bei išduoda atitinkamus saugos sertifikatus. Muitinių administracijos, kurios reikalauja išankstinės informacijos, gauna šią informaciją, ją peržiūri ir arba duoda (tiesioginį ar numanomą) leidimą konteinerį pakrauti, arba konteineriams, kurie negali būti pakraunami iki tolesnės atrankos, įskaitant galimą patikrinimą, išduoda pranešimą „nekrauti“.

Toms šalims, kurios reikalauja eksporto deklaracijų ar patikrinimų, vežėjas turėtų iš ekspeditoriaus pareikalauti dokumentų, patvirtinančių, kad jis atitiko reikalavimus iki pakraunant krovinį eksportui. (Ekspeditorius/siuntėjas yra atsakingas už visų dokumentacijos bei kitų taikytinų eksporto reikalavimų laikymąsi). Kai reikia, jūrinis vežėjas privalo savo manifesto informaciją pateikti toms importuojančiosios šalies muitinės įstaigoms, kurios jos reikalauja. Siuntos, kurių atžvilgiu išduotas pranešimas „nekrauti“, neturi būti pakraunamos į laivą be tolesnio patikrinimo.

E. Perkrovimo terminalas

Perkrovimo terminalo operatorius patikrina plombos saugumą tarp konteinerio iškrovimo ir pakartotinio pakrovimo. Šio reikalavimo gali būti atsisakoma tuose perkrovimo terminaluose, kurie turi saugumo planus, atitinkančius Tarptautinį laivų ir uosto įrenginių kodeksą (Tarptautinės jūrų organizacijos ISPS kodeksas).

F. Jūrinis iškrovimo terminalas

Kad palengvintų siuntos įforminimą jūriniame iškrovimo terminale, priėmėjas/gavėjas paprastai susitaria su muitinės tarpininku. Bendru atveju reikalaujama, kad krovinio savininkas tarpininkui iki atvykimo pateiktų dokumentus.

Kai reikalaujama, terminalo operatoriui ir importuojančiosios šalies muitinės administracijai vežėjas jūra pateikia išankstinę elektroninę krovinio manifesto informaciją. Muitinės gali atrinkti konteinerius skirtingo lygio patikrinimams iš karto po pakrovimo ar vėliau. Be krovinio, muitinės taip pat gali patikrinti plombos būklę bei susijusius dokumentus. Jeigu konteineris muitinės priežiūroje turi keliauti įforminimui į kitą vietą, tada muitinė iškrovimo terminale privalo konteinerį užplombuoti bei tai atitinkamai pažymėti dokumentuose.

Priėmėjas/gavėjas arba muitinės tarpininkas muitinei sumoka visus muitus ir mokesčius bei sutvarko siuntos išleidimą iš muitinės. Paėmęs krovinį iš jūrinio terminalo, sausumos transporto operatorius patikrina plombą, jos būklę pažymi dokumentuose bei iš terminalo operatoriaus priima dokumentaciją.

G. Tarpinis terminalas

Procedūros tarpiniuose terminaluose importuojančiojoje šalyje yra analogiškos procedūroms tarpiniuose eksportuojančiosios šalies terminaluose.

H. Iškrovimo vieta

Gavęs konteinerį, gavėjas arba de-konsolidavimą atliekantis asmuo patikrina plombą bei bet kokius neatitikimus pažymi dokumentuose. Gavėjas iškrauna konteinerį ir su dokumentais sutikrina krovinio kiekį bei svorį. Trūkumas, sugadinimas ar perteklius pažymimi draudimo tikslu ar tam atvejui, jeigu būtų pareikšta kokia nors pretenzija. Tada siunta bei jos dokumentai gali būti audituojami bei peržiūrimi. Jeigu aptinkama pažeidimų, susijusių su narkotikais, kontrabanda, vežimu be bilieto ar įtartinomis medžiagomis, turi būti informuojami gavėjas, muitinė ar kita teisės saugos institucija.

5. PRIEDAS 2

PRIEDAS 2 – PMO SISTEMA

Muitinės ir verslo partnerystė Techninės 2-ojo ramsčio specifikacijos

Pasaulio muitinių organizacijos (PMO) narės ir privataus verslo sektoriai pripažįsta dvigubą tiekimo grandinės saugumo supaprastinant prekių srautų sienų kirtimą svarbą. Taip pat pripažįstama, kad įdiegiant patobulinimus vienoje pusėje, gaunama nauda ir kitoje. Šiuo atžvilgiu atkreipiamas dėmesys į „*Sektorinių bendradarbiavimo susitarimų, skirtų padidinti tiekimo grandinės saugumą bei supaprastinti prekybą, PMO sistemą*“, kuri gali naudingai pasitarnauti kaip projektas pradiniam Pasaulinės prekybos saugumo ir supaprastinimo standartų sistemos įgyvendinimo etape. Kertinis

sėkmingos muitinės ir verslo partnerystės akmuo remiasi keliais esminiais faktoriais, kuriuos papildo abipusis vaidmenų ir išsipareigojimų šiuo atžvilgiu pripažinimas. Bendroje veikloje muitinė ir verslas turėtų vadovautis šiomis temomis: partnerystė, saugumas, įgaliojimai, technologija, komunikacija, supaprastinimas ir kt.

1. 1-asis standartas – Partnerystė

Siekdami užtikrinti, kad jų vidaus politika ir procedūros tinkamai apsaugotų jų siuntas ir kontenerius nuo „sukompromitavimo“, iki kol jie paskirties vietoje neišleidžiami po muitinio patikrinimo, tarptautinės prekybos tiekimo grandinėje dalyvaujantys įgalioti ekonominių operacijų vykdytojai (AEO) vertins save, taikydami iš anksto nustatytus saugumo standartus bei geriausią praktiką.

Muitinės ir verslo partnerystės programa turėtų leisti AEO verslo modeliu grįstus planus padaryti lankstesnius bei pritaikyti pagal individualius poreikius.

Muitinės administracija ir AEO turėtų bendrai nustatyti ir užfiksuoti dokumentuose atitinkamas partnerystės saugumo priemones, kurias AEO įdiegs bei palaikys.

Bendrai parengtame muitinės ir verslo partnerystės dokumente turi būti numatytos rašytinės bei patikrinamos procedūros, skirtos kiek įmanoma labiau įsitikinti pagal AEO verslo modelį, kad AEO verslo partneriai, įskaitant gamintojus, produkcijos tiekėjus bei pardavėjus, išreikštų savo ketinimus laikytis Pasaulinės prekybos saugumo ir supaprastinimo standartų sistemoje išdėstytų saugumo standartų.

AEO procedūros ir saugumo priemonės turėtų būti periodiškai (priklausomai nuo rizikos) peržiūrimos. Tokios peržiūros turėtų neprieštarauti atitinkamoje su verslo saugumu susijusioje sutartyje nustatytoms procedūroms.

2. 2-asis standartas – Saugumas

Į savo esamą verslo praktiką įgalioti ekonominių operacijų vykdytojai inkorporuos iš anksto nustatytas geriausias saugumo praktikas.

Įgalioti ekonominių operacijų vykdytojai (AEO) įdiegs saugumo priemones, užtikrinančias pastatų saugumą, bei tokias, kurių pagalba stebimi ir kontroliuojami vidus, išorė bei įėjimas, tokiu būdu neleidžiant be leidimo patekti prie įrengimų, transporto priemonių, krovos dokų bei krovinių teritorijų.

Saugioje tiekimo grandinėje patekimo prie įrangos kontrolė turėtų apimti ir vadovų atliekamą identifikacinių ženklų (darbuotojų, svečių, pardavėjų ir t.t.) bei kitų priemonių, įskaitant, raktus, korteles bei kitas priemones, kurios suteikia galimybę nevaržomai patekti prie bendrovės turto ir lėšų, išdavimą ir atitinkamą kontrolę.

Saugioje tiekimo grandinėje patekimo prie įrangos kontrolė turėtų taip pat apimti ir greitą bei visišką bendrovės išduotų nebegaliojančių darbuotojų identifikacinių bei patekimo į patalpas bei informacines sistemas priemonių pašalinimą.

Slapti verslo duomenys turėtų būti apsaugoti atitinkamomis automatinėmis priemonėmis, tokiomis, kaip individualūs slaptažodžiai, kurie turi būti periodiškai iš naujo patvirtinami, atitinkami informacinių sistemų saugumo mokymai bei apsauga nuo neteisėto priėjimo ir netinkamo informacijos panaudojimo.

Personalo saugumo programos turėtų apimti esamų bei būsimų darbuotojų patikrinimus, kurie tinkami ir leidžiami pagal nacionalinę teisę. Tokios programos turėtų apimti ir periodinius darbuotojų, dirbančių saugumo atžvilgiu jautriose pareigose, išsilavinimo patikrinimus, per kuriuos būtų pažymimi neįprasti akivaizdžios darbuotojo socialinės ir ekonominės padėties pokyčiai.

Sutinkamai su AEO verslo modeliu turi būti parengtos saugumo programos ir priemonės, kurios skatintų verslo partnerių procedūrų, susijusių su transportavimu, krovinių tvarkymu bei saugojimu saugioje tiekimo grandinėje, atitikimą reikalavimams.

Turi būti taikomos procedūros, kurios užtikrintų, kad visa apdorojant krovinį naudojama tiek elektroninė, tiek popierinė informacija būtų įskaitoma, savalaikė, tiksli bei apsaugota nuo pakeitimo, praradimo ar klaidingų duomenų įvedimo. AEO ir muitinė užtikrins komercijos ir saugumo atžvilgiu jautrios informacijos konfidencialumą. Pateikta informacija turi būti naudojama tik tiems tikslams, kuriems ji buvo teikta.

Krovinį siunčiantis ar priimantis AEO turėtų suderinti jo duomenis su atitinkama gabenimo dokumentų informacija. AEO turi užtikrinti, kad iš verslo partnerių gaunama informacija būtų pateikiama tiksliai ir laiku. Iki priimant ar išleidžiant krovinį privalo būti identifikuojami jį tiekiantys ar priimantys asmenys.

Kad padėtų darbuotojams išlaikyti krovinio atitikimą reikalavimams, atpažinti potencialias vidines grėsmes saugumui bei užtikrinti priėjimo kontrolę, AEO turėtų praveisti specialius apmokymus. AEO turėtų supažindinti darbuotojus su bendrovės procedūromis, skirtomis identifikuoti ir pranešti apie įtariamus incidentus.

3. 3-iasis standartas – Įgaliojimas

Muitinės administracija, kartu su verslo bendruomenės atstovais, sukurs patvirtinimo ar kokybės akreditavimo procedūras, kurios teiktų paskatas verslui per jų kaip įgaliotų ekonominių operacijų vykdytojų statusą. Šios procedūros užtikrins jų investicijų į geras saugumo sistemas bei praktikas, įskaitant, rizikos identifikavimą ir patikrinimus, nešamą naudą bei greitesnį jų prekių apiforminimą.

Kad nustatytų bendrą kolektyvinio dalyvavimo saugioje tiekimo grandinėje teikiama nauda, muitinės administracija turėtų (įvairiais būdais) bendradarbiauti su verslo partneriais.

Muitinės administracija turėtų reaguoti į AEO ir jo įgaliotų atstovų problemas bei konsultuodamasi su jais nustatyti formalizuotus komunikavimo metodus, užtikrinančius tinkamą klausimų gavimą, nagrinėjimą ir išsprendimą.

Muitinės administracija turėtų dokumentuose fiksuoti apčiuopiamą naudą, kurią ji saugioje tiekimo grandinėje tikisi teikti (savo jurisdikcijoje) visiškai atsidavusiems verslo partneriams. Tokia nauda turėtų būti išmatuojama, bei apie ją turėtų būti pranešama. Be to, ji turėtų eiti kartu su nacionalinėse programose išdėstytais muitinės įsipareigojimais.

Muitinės administracijos turėtų susitarti dėl abipusio AEO statuso pripažinimo.

Kai to reikia, muitinės administracija turėtų siekti pakeisti ar keisti nuostatas bei įgyvendinti procedūras, kurios pagreitina nerizikingų kategorijai priskirtų siuntų išleidimą.

Muitinės administracija turės naudoti iš didesnio prekių saugumo tarptautinėje tiekimo grandinėje, kur tobulesnės žvalgybos procedūros, gebėjimai vertinti riziką bei geresnis didelės rizikos siuntų identifikavimas leis optimizuoti išteklių panaudojimą.

Muitinės administracija bei AEO turės naudoti ir iš savęs vertinimo bei tikrinimo procedūrų.

4. 4-asis standartas – Technologija

Supaprastindamos modernių technologijų naudojimą, visos šalys išlaikys krovinių ir konteinerių atitikimą reikalavimams.

Minimalus reikalavimas AEO – laikytis dabartinių įvairiuose tarptautiniuose sutartyse, įskaitant, bet neapsiribojant, 1972 m. Muitinės konvenciją dėl konteinerių ir Muitinės konvenciją dėl tarptautinio krovinių vežimo su TIR knygelėmis (TIR Konvencija, 1975 m.), išdėstytų reikalavimų.

Siekiant nustatyti ir stebėti konteinerio atitikimą reikalavimams bei pranešti apie neteisėtą priėjimą prie konteinerio ir krovinio, muitinės administracija, atitinkamai didindama paskatinimus, turėtų drąsinti AEO savanoriškai naudoti pažangesnes už mechaninį plombavimą technologijas bei supaprastinti jų naudojimo sąlygas.

AEO turėtų dokumentuose fiksuoti procedūras, kuriose išdėstoma vidinė politika krovinių ir konteinerių tvarkymo ir plombavimo didelio saugumo plombomis ir/arba kitų priemonių, kurios skirtos neleisti patekti prie krovinio, atžvilgiu.

Muitinės administracija turėtų dokumentuose fiksuoti procedūras, kuriose nustatomas plombų tikrinimo režimas bei darbinės procedūras, skirtas nagrinėti neatitikimus.

Kad bendrai pasinaudotų pramonės standartų bei konteinerių atitikimą reikalavimams palaikančių technologijų pažanga taip pat abipusiu pasirengimu reaguoti į identifikuotus apsauginių plombų pažeidimo atvejus, muitinės administracija ir AEO turėtų vesti atvirą dialogą bendrai rūpimose srityse.

5. 5-asis standartas – Komunikavimas

Siekdama skatinti minimalius saugumo standartus bei geriausias tiekimo grandinės saugumo praktikas, muitinės administracija reguliariai atnaujins muitinės ir verslo partnerystės programas.

Pasikonsultavusi su AEO ar jo atstovais, muitinė turėtų nustatyti procedūras, kurių reikėtų laikytis iškilus klausimams ar įtarus muitinės pažeidimą. Tai gali būti ir AEO ar jo agentų aprūpinimas telefonų numeriais, kuriais galima nepaprastais atvejais surasti atitinkamus muitinės pareigūnus.

Tiek šalies, tiek vietos lygmeniu muitinė turėtų reguliariai konsultuotis su visomis tarptautinėje tiekimo grandinėje dalyvaujančiomis šalimis, kad aptartų visas šalis dominančius klausimus, įskaitant, muitinės taisykles, procedūras bei reikalavimus patalpų ir siuntų saugumui.

AEO turėtų reaguoti į muitinės vykdomą minėtosios veiklos koordinavimą bei prisidėti prie dialogo, kuris pateikia prasmingų išvalgų, siekiant užtikrinti, kad programa liktų svarbi ir pagrįsta minimaliais saugumo standartais, teikiančiais naudą abiem šalims.

6. 6-asis standartas – Supaprastinimas

Muitinės administracija dirbs kartu su AEO, kad maksimizuotų tarptautinės prekybos grandinės, prasidedančios muitinės teritorijoje ar per ją einančios, saugumą ir supaprastinimą .

Muitinės administracija turėtų siekti numatyti ar pakeisti nuostatas bei įdiegti procedūras, kurios konsoliduotų ir supaprastintų su muitiniu įforminimu susijusios reikalingos informacijos teikimą, siekiant tiek supaprastinti prekybą, tiek identifikuoti didelės rizikos krovinius, kad būtų imamasi atitinkamų veiksmų⁹.

⁹ Pasaulio muitinių organizacijos (PMO) Peržiūrėtoje Kyoto konvencijoje siūlomas pasaulinis modelis, pagal kurį tai galėtų būti įgyvendinama.

Muitinės administracija turėtų nustatyti mechanizmus, suteikiančius galimybę verslo partneriams komentuoti pasiūlytus pakeitimus bei modifikacijas, kurie darytų reikšmingą įtaką jų vaidmeniui apsaugant tiekimo grandinę.

Vertimas tikras. LR BK 235 str. vertėjai yra žinomas.

2005 m. birželio mėn.