**С.Н. Белоусов,**
начальник Координационного управления
Секретариата МПА ЕврАзЭС

**С.Г. Корнилович,**
начальник отдела Секретариата МПА ЕврАзЭС
по формированию правовой базы таможенного союза,
кандидат экономических наук

# ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СИСТЕМ «ЕДИНОГО ОКНА» В ЕврАзЭС

Развитие транспортно-логистической инфрастуктуры внешней и взаимной торговли государств – членов ЕврАзЭС является стратегической задачей и основой последующей успешной интеграции их экономики в глобальные логистические системы, сохранения и развития транзитного потенциала стран Сообщества, эффективного функционирования формирующегося таможенного союза ЕврАзЭС.

Действующая в государствах – членах Евразийского экономического сообщества система администрирования внешнеторговых процедур носит нескоординированный характер. Фактически отсутствует межгосударственная база данных об участниках ВЭД, что приводит к дублированию числа требуемых документов, дополнительных затрат времени по осуществлению внешнеторговых операций.

Значительное количество процедур, предусматривающих личный контакт участника внешнеэкономической деятельности с представителем уполномоченного органа по оформлению разрешительных документов для экспортно-импортных операций, приводит к высоким транзакционным издержкам участников ВЭД и становится предпосылкой развития коррупции.

Проведенное Всемирным Банком исследование «Doing business 2010» оценило государства Сообщества по состоянию условий для осуществления трансграничной торговли в рейтинге из 183 обследованных стран мира далеко за пределами первой сотни стран: начиная со 129 места Республики Беларусь и заканчивая 182 местом Республики Казахстан. Более детальная характеристика и распределение стран Сообщества по итогам указанного выше исследования представлена в следующей таблице.

Изменить сложившуюся ситуацию может работа по совершенствованию законодательства, соблюдение точности

**Сводная характеристика показателей условий осуществления трансграничной торговли в государствах – членах ЕврАзЭС на основе исследования Всемирного Банка «Doing Business–2010».**

| | Республика Беларусь | Республика Казахстан | Кыргызская Республика | Российская Федерация | Республика Таджикистан |
|---|---|---|---|---|---|
| Позиция в рейтинге "Doing business" по условиям для осуществления трансграничной торговли | 129 | 182 | 154 | 162 | 179 |
| Количество документов для экспорта | 8 | 11 | 7 | 8 | 10 |
| Количество дней для проведения экспортной операции | 16 | 89 | 63 | 16 | 82 |
| Стоимость процедур, связанных с экспортом (долларов США за контейнер) | 1772 | 3005 | 3000 | 1772 | 3150 |
| Количество документов для импорта | 8 | 13 | 7 | 8 | 10 |
| Количество дней для оформления импортной операции | 21 | 76 | 72 | 21 | 83 |
| Стоимость процедур, связанных с импортом (долларов США за контейнер) | 1770 | 3055 | 3250 | 1770 | 4550 |

*Источник: Проект "Doing Business" (Ведение бизнеса): Отчет за 2010 год// http://www.doingbusiness.org/documents/fullreport/2010/DB10-full-report.pdf*

его применения на местах, активное внедрение и использование современных информационных технологий, которые уменьшают процедурные затраты, в первую очередь на основе принципа «единого окна».

Внедрение электронного обмена данными позволяет не только повысить конкурентоспособность, а и значительно упростить внутренние процедуры на стадии оформления экспортно-импортных операций. В то же время передача конфиденциальной, секретной и юридически значимой информации в форме безбумажных сообщений может быть осложнена неопределенностью относительно их юридической силы или действительности, что требует реализации ряда инициатив на законодательном и исполнительном уровнях.

Внедрение системы «единого окна» позволит на межведомственном уровне устранить разнородность толкования нормативной базы. Уполномоченные органы, ответственные за выпуск (впуск товара) транспортных средств, должны на межведомственном уровне согласовать требования по данным и количеству необходимых документов для принятия соответствующего решения о разрешении экспортно-импортных операций.

К настоящему моменту в государствах – членах ЕврАзЭС разработаны национальные информационные системы таможенного контроля, ведется разработка информационной системы внешней и взаимной торговли государств – участников таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан, Российской Федерации.

Но большинство действующих программ информатизации и развития электронных коммуникаций в странах Сообщества рассчитаны на срок до 2010 г. В вязи с этим требуется перспективное обеспечение единообразия законодательных норм и подходов

при внедрении на межгосударственном и национальном уровнях систем «единого окна» на основе электронного декларирования, взаимного признания сертификатов, свидетельств, лицензий и иных документов, выпущенных уполномоченными органами стран Сообщества.

По мнению экспертов Всемирной таможенной организации и Комиссии ООН по праву международной торговли, выделяются две широкие категории законодательных и правоприменительных вопросов в связи с построением «единого окна». Первая категория связана с электронной формой коммуникации, осуществления сделки, предоставления информации. Вторая категория – с регулирующими аспектами, связанными с функциями таможенного или иного уполномоченного органа. Совокупность указанных законодательных и правоприменительных вопросов включает:

– предусмотренную законодательством возможность внедрения принципа «единого окна»;

– юридическое признание электронных сделок и порядок разрешения судебных споров по таким сделкам;

– аутентификацию, идентификацию и управление доступом (признание электронных подписей);

– защиту данных (доступ, целостность и достоверность данных), хранение данных и условия повторного использования данных;

– информационную безопасность;

– конфиденциальность торговых данных и информации;

– определение держателя данных, поступающих в рамках системы «единого окна»;

– ответственность национальных и международных операторов «единого окна» (в случае ошибок обработки данных, повреждения данных, недостоверности данных);

– проблемы внедрения и реализации в условиях межрегионального взаимодействия.

По реализации этих вопросов страны ЕврАзЭС находятся в самом начале пути. Так, если обратиться к опыту Российской Федерации, то имеющиеся экспертные оценки и мнения свидетельствуют о следующем положении дел по состоянию на 2009 г.

Органы государственного контроля требуют для проверки только бумажные документы. Фактически отсутствует единый список запрашиваемых документов и единый состав данных предварительного информирования, хотя он и определен Международной конвенцией Международной морской организации ИМО ФАЛ 1965 г. Электронной системы информационного взаимодействия между проверяющими организациями (таможенная служба, пограничная служба, органы фитосанитарного контроля и др.) не существует. В Российской Федерации нет также и базы данных о судах (грузах, маршрутах и др.), находящихся в текущий момент времени в российских портах и ожидающих прихода и ухода. Учет информации о состоявшихся судозаходах, грузах и пассажирах также не ведется, что не позволяет в полной мере на практике реализовать систему управления рисками, а также эффективно бороться, в том числе с нелегальной миграцией, оборотом наркотиков и экономическими преступлениями.

Таким образом, можно говорить о реализации ряда законодательных инициатив, которые могут способствовать развитию правового обеспечения функционирования систем «единого окна» в Евразийском экономическом сообществе как на национальном, так и на межгосударственном уровне.

Иными словами, в рамках совершенствования нормативной правовой базы представляется необходимым решить ряд следующих задач:

– унифицировать условия помещения товаров и транспортных средств под таможенный режим транзита товаров, поскольку в национальных законодательствах различаются понятия перевозчиков и различны процедуры декларирования товаров, помещаемых под таможенный режим транзита;

– развивать законодательство, обеспечивающее использование электронной подпи-

си в государствах – членах ЕврАзЭС, в том числе путем гармонизации с международными правовыми актами. В этом аспекте особый интерес представляет опыт ЕС. Так, статья 5 Директивы ЕС об электронных подписях 1999 г. Directive 1999/93/EC of the European Parliament and of the Council of 13 December 1999 on a Community Framework for Electronic Signatures (Electronic Signatures Directive)[1] устанавливает, что «…усиленные электронные подписи, которые подтверждены квалифицированным сертификатом и созданы с использованием защищенного средства», – эквивалентны собственноручным подписям. Кроме того, в статье указано, что электронная подпись не может быть лишена юридической силы исключительно на основании того, что она была создана без квалификационного сертификата или использования защищенного средства. Несмотря на наличие таких определений, текст Директивы остается технологически нейтральным: цель требований состоит в гарантировании достижения максимальной степени безопасности вместо указания на конкретное устройство или метод создания электронной подписи.

Данный подход в полной мере может быть использован государствами – членами ЕврАзЭС;

– подготовка изменений в законодательные акты, регламентирующие вопросы, связанные с внедрением в уполномоченных органах систем электронного документооборота, использованием в системах электронного документооборота открытых стандартов форматов электронных документов, созданием и эксплуатацией государственных информационных систем, обеспечением их технологической и семантической совместимости, установлением единообразных требований по информационной безопасности;

– подготовка системы нормативных правовых актов, регламентирующих вопросы информационного взаимодействия уполномоченных органов, ответственных за выпуск (впуск товара) транспортных средств в связи с осуществлением участниками ВЭД процедур экспорта (импорта) транзита, идентификации участников электронного взаимодействия;

– внесение изменений и дополнений в законодательные акты об архивном фонде, регламентирующих порядок формирования, ведения и использования различных регистров, реестров и кадастров, классификаторов и номенклатур, устанавливающих формальные различия их между собой, а также ответственность ведомств за их создание и ведение (актуализацию). Одновременно необходимо разработать нормативные правовые требования к способам выполнения административных регламентов с помощью информационных систем;

– провести анализ и систематизацию используемых документов в процессе осуществления экспортных, импортных и транзитных процедур и определить возможности их унификации и упрощения.

**Ключевые слова**: транспортно-логистическая инфраструктура внешней и взаимной торговли; электронный обмен данными; национальные информационные системы таможенного контроля; юридическое признание электронных сделок; информационная безопасность, конфиденциальность торговых данных и информации.

**Keywords:** transport-logistical infrastructure of external and mutual trade; electronic data exchange; national information systems of the customs control; de jure recognition of electronic transactions; information safety, confidentiality of the trading data and the information.

[1] Директива ЕС об электронных подписях 1999 года Directive 1999/93/EC of the European Parliament and of the Council of 13 December 1999 on a Community Framework for Electronic Signatures (Electronic Signatures Directive)http://europa.eu.int/comm/dg15/en/media/sign/elecsignen.pdf