



---

## **Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Рабочая группа по автомобильному транспорту**

**Сто шестнадцатая сессия**

Женева, 13–15 октября 2021 года

Пункт 2 с) iii) предварительной повестки дня

**Документы по внутреннему транспорту:**

**Конвенция о договоре международной  
дорожной перевозки грузов (КДПГ) —**

**Дополнительный протокол к КДПГ,  
касающийся электронной накладной (e-CMR)**

### **Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (e-CMR)**

**Высокоуровневая архитектура будущей системы e-CMR**

**Представлено секретариатом**

SC.1 будет предложено рассмотреть и одобрить, если это возможно, предложение секретариата по высокоуровневой архитектуре будущих операций e-CMR с разработкой международного реестра/системы e-CMR в рамках ЕЭК ООН.



## I. Мандат и справочная информация

1. Статья 5 Протокола e-CMR гласит: «Стороны, заинтересованные в выполнении договора перевозки, договариваются о процедурах и их применении в целях обеспечения соблюдения положений настоящего Протокола и Конвенции, в частности в отношении:

- a) метода выдачи и передачи электронной накладной управомоченной стороне;
- b) подтверждения сохранения целостности электронной накладной;
- c) способа, посредством которого сторона, обладающая правами, возникающими на основании электронной накладной, в состоянии продемонстрировать наличие такого права;
- d) порядка направления подтверждения факта сдачи груза получателю;
- e) процедур дополнения или изменения электронной накладной; и
- f) процедур возможной замены электронной накладной накладной, выданной с помощью других средств».

2. На восемьдесят первой сессии в феврале 2019 года Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) отметил возможность повышения интереса к международным конвенциям с цифровой составляющей, находящимся в ведении его рабочих групп, включая Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (e-CMR). Приняв к сведению информацию о числе стран, которые присоединились к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) и Дополнительному протоколу к КДПГ, касающемуся электронной накладной (e-CMR), и ратифицировали их, он призвал Рабочую группу по автомобильному транспорту (SC.1) активизировать усилия по продвижению этих инструментов и повышению осведомленности о преимуществах, которые страны получают от присоединения к КДПГ, Протоколу к КДПГ и Протоколу e-CMR.

3. КВТ также выразил поддержку SC.1 в качестве основной платформы для многостороннего диалога и обмена передовой/формирующейся практикой между договаривающимися сторонами, внедряющими e-CMR, и просил SC.1 при поддержке секретариата подготовить документ с подробным описанием исследований и других мер, необходимых и/или рекомендованных для внедрения e-CMR, для представления на будущей сессии КВТ.

4. Секретариат предложил заинтересованным добровольцам из SC.1 сформировать неофициальную группу. Соответственно, в октябре 2019 года была создана неофициальная группа экспертов в составе Словении, Латвии, Турции, Российской Федерации и Германии, Европейской комиссии и МСАТ, председателем которой является Словения.

5. Эта неофициальная группа провела несколько совещаний и подготовила итоговый доклад, который содержится в документе ECE/TRANS/SC.1/2021/1. Среди прочих вопросов неофициальная группа отметила, что «использование в экспериментальных проектах различных оперативных и технологических подходов является следствием того, что задействованные в них стороны до настоящего времени не обсуждали и не рассматривали возможность координации своего подхода с другими участниками», как того требует статья 5 Протокола. В заключение она отметила, что «секретариат SC.1, возможно, пожелает рассмотреть вопрос о дальнейших действиях, опираясь на содержание итогового доклада группы».

6. Настоящий документ подготовлен в рамках последующей деятельности секретариата в связи с выводами неофициальной группы, и его следует рассматривать вместе с документом ECE/TRANS/SC.1/2021/1. В этом документе проанализирован нынешний круг пользователей КДПГ, уроки, извлеченные из опыта цифровизации других правовых инструментов ООН, таких как Конвенция МДП, и предложены четыре различных варианта высокоуровневой архитектуры будущей системы e-CMR.

## II. Пользователи КДПГ

### A. Прямые пользователи КДПГ

7. Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участницей КДПГ, а в накладной указано, что КДПГ применяется к данному договору перевозки.

8. КДПГ была разработана для обеспечения единой правовой основы для договора международной дорожной перевозки грузов. Она устанавливает взаимные права и обязанности частных сторон (грузоотправитель/отправитель/экспортер — перевозчик — грузополучатель/получатель/импортер) при выполнении договора перевозки грузов.

9. Это одна из немногих конвенций ЕЭК, которые касаются частного, а не публичного права.

10. Накладная КДПГ считается доказательством договора перевозки, но отсутствие, неправильность или утеря накладной не влияет ни на существование, ни на действительность договора перевозки, который остается под действием положений КДПГ (статья 4). Другими словами, принятие перевозчиком груза у отправителя без составления письменного договора или накладной КДПГ не означает, что договор перевозки не был заключен. Накладная КДПГ служит также доказательством приема груза перевозчиком.

### B. Косвенные пользователи КДПГ

11. Накладная КДПГ служит как доказательным (в гражданском праве), так и контрольным (на административном уровне; ее отсутствие может привести к административным или уголовным санкциям) документом. Большинство стран считают, что накладная КДПГ является контрольным документом, который должен находиться в транспортном средстве во время перевозки груза.

12. В следующей таблице перечислены косвенные пользователи накладной КДПГ и причины их заинтересованности во внедрении e-CMR.

Таблица 1

#### Косвенные пользователи накладной КДПГ и причины их заинтересованности во внедрении e-CMR

<i>Сектор торговли и перевозок</i>	<i>Экспедиторские компании</i>
Повышение безопасности за счет четкой идентификации участников	Повышение безопасности за счет четкой идентификации участников
Упрощение документооборота	Повышение безопасности за счет четкой идентификации всех перевозчиков (субподрядчиков)
Наибольшая доказательная сила в суде	Быстрое документирование и хранение доказательств в случае повреждения груза
	Упрощение документооборота
Органы власти	Банки/страховые компании

Сектор торговли и перевозок

Экспедиторские компании

Накладная КДПГ — это таможенный документ, подтверждающий факт экспорта и поставки на внутренний рынок («таможенная декларация»)

Пресечение практики незаконного возмещения НДС

Полиция

Национальные суды

Использование в качестве документарного аккредитива

Эффективная защита от поддельных документарных аккредитивов

Повышение безопасности за счет четкой идентификации участников

Упрощение документооборота

Наибольшая доказательная сила в суде при использовании квалифицированной электронной подписи

Источник: Федеральная ассоциация грузовых перевозок, логистики и утилизации (BGL) e.V.

13. На схеме ниже показаны различия между накладной КДПГ и другими накладными. Накладная КДПГ используется не только в рамках правового регулирования грузоперевозок, но и в контексте платежных операций и таможенного права.

Рис. 1

**Функции накладной КДПГ в контексте правового регулирования грузоперевозок, платежных операций и таможенного права**

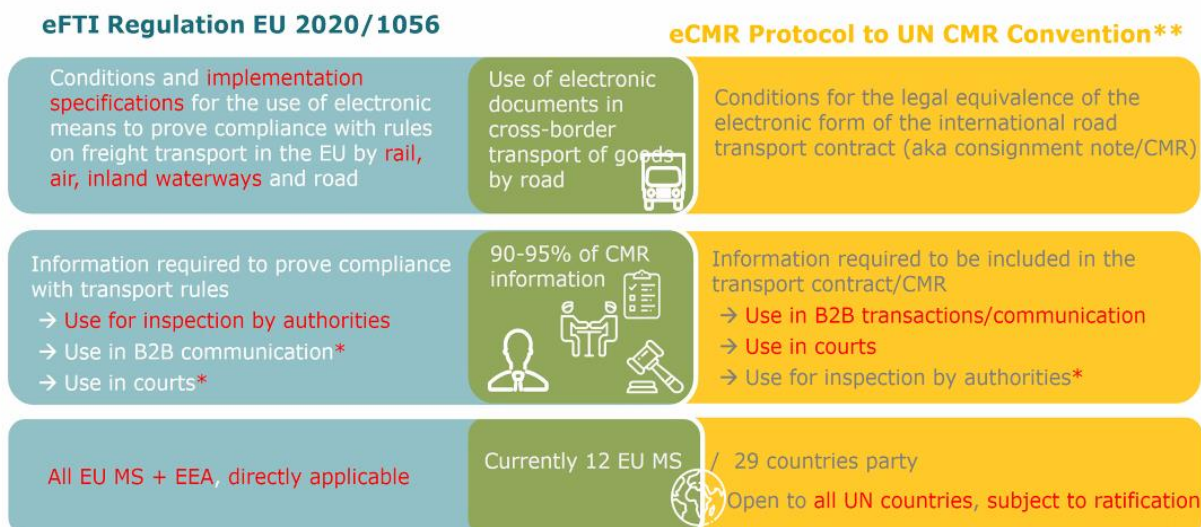


Источник: Эксперты по КДПГ/e-CMR.

14. На рисунке ниже показано, как Европейская комиссия видит функции накладной КДПГ по сравнению с Регламентом об электронной информации о грузовых перевозках (eFTI), который вступит в силу в 2024 году.

Рис. 2

**Регламент о eFTI и международные конвенции о договорах перевозки — иллюстрация на примере автомобильного транспорта**



Источник: Европейская комиссия.

15. В отличие от бумажной версии, для электронной накладной не существует международно согласованных процедур и операций подписания в электронном виде. Все электронные процедуры должны быть тщательно проработаны и задокументированы, а целостность данных должна обеспечиваться всеми средствами. В противном случае доверие к электронной системе (системам) будет утрачено, и отрасли придется вернуться к бумажной накладной.

16. КДПГ невероятным образом облегчила международные дорожные перевозки грузов. Тот факт, что пользователями накладной КДПГ являются не только лица, указанные в договоре, но и многие другие стороны, является свидетельством большого успеха Конвенции. Любая предлагаемая система e-CMR должна гарантировать и обеспечивать принципы, которые лежат в основе КДПГ и применение которых поощрялось на протяжении многих лет. Она должна создать доверие со стороны пользователей и между ними, обеспечивать взаимное признание (особенно применительно к аутентификации) и гарантировать целостность данных и неизменность сообщений.

### III. Извлеченные уроки — практика, использованная при разработке международной системы eTIR

17. 25 мая 2021 года в силу вступил новый документ, служащий правовой основой для полной цифровизации системы МДП (так называемая система eTIR) и делающий eTIR доступным для 77 стран на пяти континентах. Это знаковое новшество позволяет полностью отказаться от использования бумажных документов при выполнении трансграничных перевозок грузов под таможенной гарантией системы МДП.

18. Международная система eTIR (система обмена данными между таможенными органами) обеспечивает безопасный обмен данными, касающимися международной транзитной перевозки грузов, транспортных средств и контейнеров в соответствии с положениями Конвенции МДП, между национальными таможенными системами и дает таможенным органам возможность управлять данными о гарантиях, выданных гарантийной цепью держателям, уполномоченным пользоваться системой МДП. Система МДП насчитывает более 30 000 уполномоченных операторов и действует в более чем 3500 таможенных пунктах по всему миру.

19. Правовая основа для цифровизации — новое приложение 11 к Конвенции МДП Организации Объединенных Наций — закрепит и расширит преимущества МДП для глобальной мультимодальной торговли.

20. Уроки, извлеченные из процесса переговоров по новому приложению 11 между правительствами и частным сектором, а также практические наработки, ход обсуждений и соглашения по концептуальным, функциональным и техническим спецификациям международной системы eTIR можно обобщить следующим образом.

а) Термин «процедура eTIR» означает процедуру МДП, осуществляемую посредством электронного обмена данными, которая служит функциональным эквивалентом книжки МДП. В случае применения положений Конвенции МДП используется процедура eTIR, которая определена в приложении 11.

б) Технический орган по осуществлению. Учреждается Технический орган по осуществлению. Технический орган по осуществлению занимается мониторингом технических и функциональных аспектов осуществления процедуры eTIR, а также координирует обмен информацией по вопросам, входящим в его компетенцию, и содействует его развитию.

в) Термин «международная система eTIR» означает информационно-коммуникационную технологическую (ИКТ) систему, разработанную для обмена электронной информацией между сторонами, участвующими в процедуре eTIR.

г) Предварительные данные МДП и предварительные данные об изменениях направляются держателем компетентным органам (таможенным органам) страны отправления и страны, в которой запрашивается изменение данных декларации. Эти данные могут направляться компетентным органам либо напрямую, либо через международную систему eTIR.

д) Аутентификация. При принятии декларации в стране отправления или изменения к данным декларации в любой стране по маршруту следования компетентные органы аутентифицируют предварительные данные МДП или предварительные данные об изменении и держателя книжки МДП в соответствии с национальным законодательством.

Рис. 3

### Высокоуровневая архитектура международной системы eTIR



Источник: Секретариат МДП.

f) Целостность данных. С помощью средств, описанных в спецификациях eTIR, международная система eTIR обеспечивает целостность предварительных данных МДП и предварительных данных об изменениях и то, что данные были направлены держателем книжки МДП.

g) Взаимное признание. Аутентификация держателя, выполненная компетентными органами Договаривающихся сторон, связанных приложением 11, которые принимают декларацию и изменение к данным декларации, признается компетентными органами всех последующих Договаривающихся сторон, связанных приложением 11, в процессе всей перевозки МДП.

h) Резервная процедура. В том случае, если процедуру eTIR нельзя начать по техническим причинам в таможене места отправления, держатель книжки МДП может вернуться к процедуре МДП. В том случае, если процедура eTIR начата, но ее продолжение затруднено по техническим причинам, компетентные органы принимают и обрабатывают сопроводительный документ в соответствии с процедурой, указанной в спецификациях eTIR, при наличии дополнительной информации из альтернативных электронных систем, как это предусмотрено в функциональных и технических спецификациях.

i) Хостинг международной системы eTIR. Хостинг международной системы eTIR и административное управление ею обеспечиваются под эгидой Европейской экономической комиссии (ЕЭК) Организации Объединенных Наций. ЕЭК оказывает странам помощь в подключении их таможенных систем к международной системе eTIR, в том числе посредством проведения проверок соответствия для обеспечения их надлежащего функционирования перед оперативным подключением. При необходимости Договаривающиеся стороны могут принимать решение относительно финансирования расходов на эксплуатацию международной системы eTIR на основе сбора за перевозку МДП.

j) Административное управление международной системой eTIR. ЕЭК принимает надлежащие меры для хранения и архивирования данных в международной системе eTIR в течение минимум 10 лет. Все данные, хранящиеся в международной системе eTIR, могут использоваться ЕЭК от имени компетентных органов настоящей Конвенции в целях получения агрегированных статистических данных. Компетентные органы Договаривающихся сторон, по территории которых осуществляется перевозка МДП в соответствии с процедурой eTIR, которая становится предметом административного или судебного разбирательства в связи с платежным обязательством непосредственно ответственного лица или непосредственно ответственных лиц либо национального гарантийного объединения, могут обратиться к ЕЭК с запросом о получении информации, хранящейся в международной системе eTIR и имеющей отношение к являющемуся предметом спора требованию об оплате, для целей проверки. Эта информация может быть использована в качестве доказательства в национальных административных или судебных разбирательствах. В случаях, не относящихся к указанным в настоящей статье, распространение информации, хранящейся в международной системе eTIR, или ее раскрытие неуполномоченным лицам или организациям запрещается.

#### **IV. Высокоуровневая архитектура e-CMR**

21. С учетом вышеизложенных результатов и выводов анализа в данном разделе предпринята попытка представить варианты высокоуровневой архитектуры операций e-CMR, которая в будущем могла бы использоваться в качестве возможной системы e-CMR.

22. Представленные варианты обеспечивают учет следующих принципов, предусмотренных в рамках Протокола e-CMR и любого процесса цифровизации, объектом которого является международно-правовой документ ООН:

- a) целостность данных;
- b) неизменность сообщений/данных;

с) доверие всех заинтересованных сторон друг к другу и к системе, которая обеспечивает взаимное признание актов на международном уровне и всеми заинтересованными сторонами (договаривающиеся стороны и частный сектор);

д) доверие к системе со стороны всех заинтересованных сторон (нейтральность, хостинг, круглосуточная поддержка, резервный механизм, долгосрочное хранение, доступ, модернизация/обслуживание/постоянное совершенствование);

е) осуществление КДПГ: сторона, обладающая правами, возникающими на основании электронной накладной, должна быть в состоянии продемонстрировать наличие такого права везде, где применяется Конвенция и Протокол e-CMR к ней;

ф) действительное упрощение (безбумажный/бесконтактный/беспрепятственный процесс) международных перевозок во всех географических регионах, где применяется КДПГ/Протокол e-CMR;

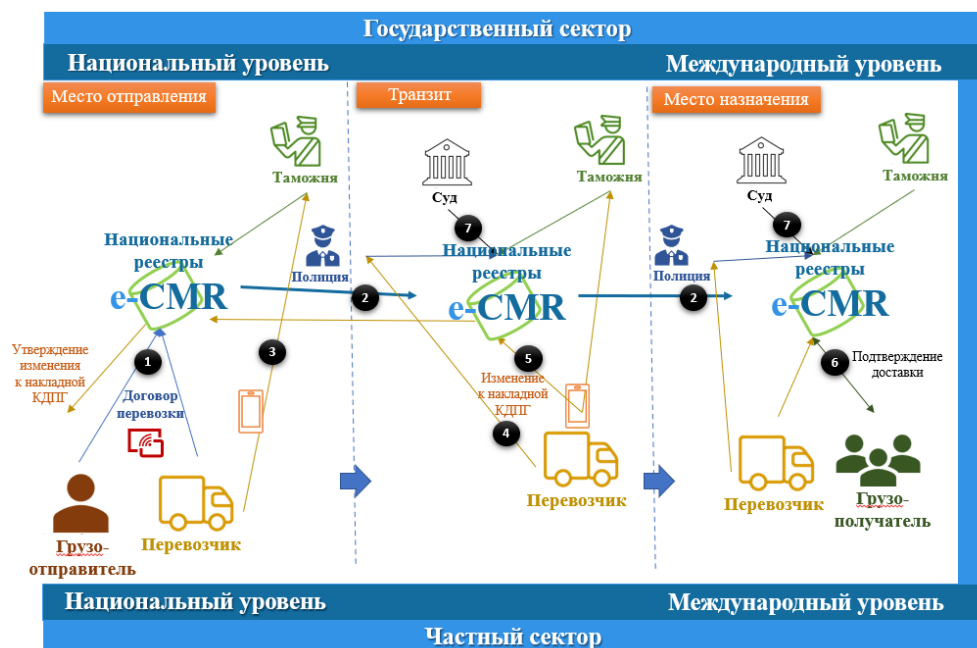
г) обеспечение максимальной защиты интересов заинтересованных сторон (частный сектор: отправитель, перевозчик, получатель; официальные инстанции: таможня, полиция, суды, банки, страховые компании);

h) международный охват, то есть учет нужд/требований всех Договаривающихся сторон КДПГ и возможных договаривающихся сторон Протокола e-CMR по всему миру;

i) четкие и согласованные процессы аутентификации, составления электронной накладной и внесения изменений в накладную, резервная процедура и подтверждение доставки.

Рис. 4

#### Первый вариант высокоуровневой архитектуры системы e-CMR



Источник: Секретариат SC.1.

а) Этот вариант архитектуры предусматривает разработку каждой страной **национального реестра e-CMR**.

б) Национальные реестры e-CMR должны быть связаны между собой, обеспечивая безопасный обмен данными об электронных накладных в режиме реального времени.



с) Как отправитель, так и перевозчики в каждой из стран, включая экспедиторов, агентов и других соответствующих пользователей, должны быть зарегистрированы в этих национальных реестрах e-CMR, если они желают воспользоваться услугой e-CMR. Регистрация должна включать некоторые финансовые данные, обеспечивающие аутентификацию каждого пользователя национальным реестром e-CMR.

d) Реестр должен обеспечивать и гарантировать аутентификацию каждого пользователя в соответствии с законами соответствующего государства.

1. Один из пользователей (либо отправитель, либо перевозчик) **инициирует заключение договора перевозки**. Для этого он/она использует уникальный код (предоставленный реестром) своего партнера по договору (перевозчика или отправителя). Другой партнер получит уведомление (по электронной почте или мобильному телефону) о том, что был инициирован новый договор перевозки, с просьбой подтвердить его и со всей информацией, содержащейся в накладной КДПГ. Оформление нового электронного договора перевозки будет осуществляться одним из нескольких способов:

первый — с помощью приложения национального реестра e-CMR;

второй — с помощью приложения в собственной системе, подключенной к национальному реестру e-CMR;

третий — с помощью того или иного стороннего приложения, которое уже зарекомендовало себя как обеспечивающее надлежащее взаимодействие (веб-сервисы) с национальным реестром e-CMR.

2. Национальный реестр e-CMR должен направить соответствующую информацию из электронной накладной во все национальные реестры e-CMR в странах, по которым проходит маршрут, указанный в электронной накладной.

3. Перевозчик должен использовать мобильное приложение, в котором была получена электронная накладная (QR-код/файл PDF/файл в кодированном виде и т. д.). При пересечении границы сотрудники таможи смогут отсканировать QR-код/добавить уникальный код файла PDF с помощью своего мобильного приложения и автоматически проверить правильность/целостность данных по сравнению с данными, доступными через их национальный реестр e-CMR.

4. Процедура, описанная в пункте 3, может иметь место и в случае остановки перевозчика сотрудниками правоохранительных органов для проверки электронной накладной.

5. Если в ходе перевозки у перевозчика возникнет необходимость изменить накладную, то он/она сможет сделать это, отправив данные об изменении отправителю на утверждение. После утверждения в накладную вносятся изменения, и новый набор данных отражается в национальном реестре e-CMR с привязкой к месту внесения изменений, а оттуда направляется во все другие национальные реестры e-CMR стран, указанных в маршруте.

6. Процесс, аналогичный описанному в пункте 5, будет использоваться и при подтверждении доставки. Грузополучатель должен быть зарегистрирован в национальном реестре e-CMR своей страны, и к тому моменту уже должен был получить все соответствующие данные. Когда груз прибыл, у грузополучателя должна быть возможность сделать его фотографии и загрузить их в реестр через свое мобильное приложение, одобрить доставку с комментариями, оговорками или без них и т. д. Затем эта информация будет направлена отправителю через национальный реестр e-CMR страны назначения, и договор будет являться выполненным.

7. Соответствующие данные должны содержаться во всех реестрах в целостности и сохранности не менее десяти лет на случай, если в будущем какие-либо инстанции (суды, банки и т. д.) пожелают получить доступ к этой информации.

Рис. 5

**Второй вариант высокоуровневой архитектуры e-CMR —  
Региональные реестры e-CMR**



Источник: Секретариат SC.1.

а) Этот вариант архитектуры предусматривает разработку рядом стран **региональных реестров e-CMR**.

б) Региональные реестры e-CMR должны быть безопасно связаны между собой, обеспечивая защищенный обмен данными об электронных накладных в режиме реального времени.

в) Как отправитель, так и перевозчики в каждой из стран, включая экспедиторов, агентов и других соответствующих пользователей, должны быть зарегистрированы в этих региональных реестрах e-CMR (в зависимости от того, к какому реестру относится их страна), если они желают воспользоваться этой услугой. Регистрация должна включать некоторые финансовые данные, обеспечивающие аутентификацию каждого пользователя в рамках регионального реестра e-CMR. Странам, относящимся к этому региональному реестру e-CMR, следует договориться о способах аутентификации пользователей и развитии этих региональных реестров (финансирование, расходы на эксплуатацию и обслуживание и т. д.).

1. Один из пользователей (либо отправитель, либо перевозчик) **инициирует заключение договора перевозки**. Для того чтобы инициировать заключение договора и привлечь другого участника, ему/ей необходимо использовать уникальный код (предоставленный реестром) другого партнера по договору (перевозчика или отправителя), который пользователь должен знать. Другой партнер получит уведомление (по электронной почте или мобильному телефону) о том, что был инициирован новый договор перевозки, с просьбой подтвердить его и со всей информацией, содержащейся в накладной КДПГ. Оформление нового электронного договора перевозки может осуществляться одним из нескольких способов:

- первый — с помощью приложения регионального реестра e-CMR;
- второй — с помощью приложения в своих системах, при условии что с региональным реестром e-CMR установлено надлежащее взаимодействие (веб-сервисы);
- третий — с помощью того или иного стороннего приложения, которое уже зарекомендовало себя как обеспечивающее надлежащее взаимодействие (веб-сервисы) с региональным реестром e-CMR.

2. Национальный реестр e-CMR направляет соответствующую информацию (электронную накладную) во все региональные реестры e-CMR, в соответствующем случае определенные для маршрута, указанного в электронной накладной.

3. Перевозчик использует мобильное приложение, в котором была получена e-CMR (QR-код/файл PDF/файл в кодированном виде и т. д.). При пересечении границы сотрудники таможни смогут с помощью своего мобильного приложения отсканировать QR-код/добавить уникальный код файла PDF и автоматически проверить правильность/целостность данных по региональному реестру e-CMR.

4. Эта же процедура может иметь место и в случае остановки перевозчиков сотрудниками правоохранительных органов для проверки накладной КДПГ.

5. Если в ходе перевозки у перевозчика возникнет необходимость изменить накладную, то он/она сможет сделать это, отправив предварительные данные об изменениях через региональный реестр e-CMR, в который вносится изменение, грузоотправителю с просьбой о его одобрении. После утверждения в накладную вносятся изменения, и новый набор данных направляется из регионального реестра e-CMR, в который внесено изменение, во все остальные региональные реестры e-CMR, определенные для данного маршрута.

6. То же самое будет происходить при подтверждении доставки. Грузополучатель должен быть зарегистрирован в региональном реестре e-CMR, к которому относится его/ее страна, и к тому моменту уже должен был получить все соответствующие данные. Когда груз прибыл, у грузополучателя должна быть возможность при помощи мобильного приложения сделать его фотографии и загрузить их в реестр, одобрить доставку с комментариями, оговорками или без них и т. д. Затем эта информация будет направлена отправителю через региональный реестр e-CMR, к которому относится страна назначения, и договор будет являться выполненным.

7. Соответствующие данные должны содержаться во всех реестрах в целостности и сохранности не менее десяти лет на случай, если в будущем какие-либо инстанции (суды, банки и т. д.) пожелают получить доступ к этой информации.

Рис. 6  
Третий вариант высокоуровневой архитектуры e-CMR —  
Международный реестр e-CMR



Источник: Секретариат SC.1.

а) Этот вариант архитектуры предусматривает разработку **единого международного реестра e-CMR**.

б) Международный реестр e-CMR должен быть связан с таможенными органами каждой договаривающейся стороны, обеспечивая безопасный обмен данными об электронных накладных КДПГ в режиме реального времени.

в) Как отправитель, так и перевозчики в каждой из стран, включая экспедиторов, агентов и других соответствующих пользователей, должны быть зарегистрированы в международном реестре e-CMR, если они желают воспользоваться этой услугой. Странам-участницам международного реестра e-CMR, следует договориться о способах аутентификации пользователей и развитии международного реестра e-CMR (финансирование, расходы на эксплуатацию и обслуживание и т. д.).

1. Один из пользователей (либо отправитель, либо перевозчик) **инициирует заключение договора перевозки**. Для того чтобы инициировать заключение договора и привлечь другого участника, ему/ей необходимо использовать уникальный код (предоставленный реестром) другого партнера по договору (перевозчика или отправителя), который этот пользователь должен знать. Другой партнер получит уведомление (по электронной почте или мобильному телефону) о том, что был инициирован новый договор перевозки, с просьбой подтвердить его и со всей информацией, содержащейся в накладной КДПГ. Оформление нового электронного договора перевозки может осуществляться одним из нескольких способов:

- первый — с помощью приложения международного реестра e-CMR;
- второй — с помощью приложения в своих системах, при условии что с международным реестром e-CMR установлено надлежащее взаимодействие (веб-сервисы);

третий — с помощью того или иного стороннего приложения, которое уже зарекомендовало себя как обеспечивающее надлежащее взаимодействие (веб-сервисы) с международным реестром e-CMR.

Международный реестр e-CMR направляет соответствующую информацию (накладную e-CMR) во все таможи по пути следования и в пункте назначения, указанные в маршруте, описанном в накладной e-CMR.

2. Перевозчик использует мобильное приложение, в котором была получена e-CMR (QR-код/файл PDF/файл в кодированном виде и т. д.). К моменту пересечения границы таможенные органы уже располагают сведениями о перевозчике, перевозимом грузе и т. д., и исходя из анализа рисков принимают решение о целесообразности проверки транспортного средства. Сотрудник таможни может с помощью мобильного приложения отсканировать QR-код/добавить уникальный код файла PDF, предъявленные водителем, и автоматически проверить правильность/целостность данных.

3. Эта же процедура может иметь место и в случае остановки перевозчиков сотрудниками правоохранительных органов для проверки электронной накладной.

4. Если в ходе перевозки у перевозчика возникнет необходимость изменить накладную, то он/она сможет сделать это, отправив предварительные данные об изменениях через международный реестр e-CMR, в котором производится изменение, грузоотправителю с просьбой о его одобрении. После утверждения в накладную вносятся изменения, и новый набор данных направляется из международного реестра e-CMR, в котором внесено изменение, во все остальные региональные реестры e-CMR, определенные для данного маршрута.

5. То же самое будет происходить при подтверждении доставки. Грузополучатель должен быть зарегистрирован в международном реестре e-CMR и к тому моменту уже должен был получить все соответствующие данные. Когда груз прибыл, у грузополучателя должна быть возможность при помощи мобильного приложения сделать его фотографии и загрузить их в реестр, одобрить доставку с комментариями, оговорками или без них и т. д. Затем эта информация будет направлена отправителю через международный реестр e-CMR, и договор будет являться выполненным.

6. Соответствующие данные должны содержаться в международном реестре e-CMR в целостности и сохранности не менее десяти лет на случай, если в будущем какие-либо инстанции (суды, банки и т. д.) пожелают получить доступ к этой информации.

Рис. 7

### Четвертый вариант высокоуровневой архитектуры eCMR — Частные ИТ-компании



Источник: Секретариат SC.1.

а) Этот вариант архитектуры не предусматривает создание какого-либо реестра e-CMR, а электронные накладные будут создаваться в каждой из стран частными ИТ-компаниями, имеющими на это соответствующее разрешение и не имеющими его, с соблюдением стандартов СЕФАКТ ООН или без их соблюдения.

б) Все эти частные компании не могут быть связаны — по крайней мере на международном уровне — ни с ИТ-компаниями в других странах, ни с таможенными органами.

в) Как отправитель, так и перевозчики в каждой из стран, включая экспедиторов, агентов и других соответствующих пользователей, должны быть зарегистрированы в одной из этих частных компаний, если они желают воспользоваться этой услугой. Способ аутентификации устанавливается частной компанией; им может быть электронная подпись и т. д.

1. Один из пользователей (либо отправитель, либо перевозчик) **инициирует заключение договора перевозки**. Для того чтобы инициировать заключение договора и привлечь другого участника, ему/ей необходимо использовать уникальный код (предоставленный реестром) другого партнера по договору (перевозчика или отправителя), который пользователь должен знать. Другой партнер получит уведомление (по электронной почте или мобильному телефону) о том, что был инициирован новый договор перевозки, с просьбой подтвердить его и со всей информацией, содержащейся в накладной КДПГ. Оформление нового электронного договора перевозки может осуществляться только с использованием платформы, предлагаемой частной компанией.

2. Перевозчик использует мобильное приложение, в котором была получена e-CMR (QR-код/файл PDF/файл в кодированном виде и т. д.). При пересечении границы сотрудники таможни должны будут проверить этот QR-код e-CMR. Неясно, каким образом национальные таможенные органы будут иметь доступ к базе данных частных компаний и в какой мере они будут доверять ей и содержащимся в ней данным (в результате они могут потребовать бумажную накладную).

3. Пункт 2 относится и к случаям остановки перевозчика сотрудниками правоохранительных органов для проверки электронной накладной.

4. Если в ходе перевозки у перевозчика возникнет потребность внести в накладную изменения, то он/она сможет изменить данные самостоятельно, уведомив отправителя. Возможности и процесс внесения изменений будут зависеть от услуг, предоставляемых ИТ-компанией.

5. То же самое будет происходить при подтверждении доставки. Грузополучатель должен каким-то образом быть уже зарегистрирован на платформе частной компании и уже должен был получить все соответствующие данные. Когда груз прибыл, у грузополучателя должна быть возможность при помощи мобильного приложения сделать его фотографии и загрузить их на платформу частной компании, одобрить доставку с комментариями, оговорками или без них и т. д. Затем эта информация будет направлена отправителю через платформу частной компании, и договор будет являться выполненным.

6. Соответствующие данные должны содержаться на платформе частной компании в целостности и сохранности не менее десяти лет на случай, если в будущем какие-либо инстанции (суды, банки и т. д.) пожелают получить доступ к этой информации. Суды, вероятно, потребуют от ИТ-компаний также информацию о том, каким образом хранятся данные, как получить доступ к ним (на основании какого закона) и т. д.

23. Чтобы облегчить заинтересованным сторонам обсуждение вопроса о том, какой вариант является наиболее оптимальным для будущего функционирования e-CMR, преимущества и недостатки каждого из них вкратце изложены в следующей таблице.

Таблица

**Преимущества и недостатки вариантов высокоуровневой архитектуры**

<i>Варианты</i>	<i>Преимущества</i>	<i>Недостатки</i>
Первый вариант — национальные реестры e-CMR	<p>Обеспечивается целостность данных/неизменность сообщений/долгосрочное хранение данных.</p> <p>Защита интересов всех соответствующих сторон.</p> <p>Значительная степень упрощения международных перевозок, так как таможенные органы, ориентируясь по ситуации, всегда могут проверить данные в электронной системе по прибытии грузового автомобиля.</p> <p>Статистические отчеты по e-CMR впервые будут составляться на национальном уровне.</p> <p>Процессы четко определены и структурированы.</p>	<p>Каждой стране необходимо будет разработать свой собственный национальный реестр.</p> <p>Каждой стране необходимо будет обеспечить взаимосвязь своего реестра с реестрами других стран.</p> <p>Каждой стране необходимо будет обеспечить взаимосвязь своего реестра с системами своих таможенных и правоохранительных органов, чтобы извлечь из использования реестра максимальную выгоду.</p> <p>Каждый реестр имеет определенные расходы на обслуживание и модернизацию, которые необходимо покрывать.</p> <p>Процесс модернизации должен быть согласован для всех остальных реестров (решение, разработка, реализация), что может занять много времени.</p>
Второй вариант — региональные реестры e-CMR	<p>Обеспечивается целостность данных/неизменность сообщений/долгосрочное хранение данных.</p>	<p>Каждой стране необходимо будет принять решение об участии в одном из реестров.</p> <p>Каждой стране необходимо будет финансово и оперативно участвовать в разработке соответствующего регионального реестра, а</p>

<i>Варианты</i>	<i>Преимущества</i>	<i>Недостатки</i>
	<p>Защита интересов всех соответствующих сторон.</p> <p>Значительная степень упрощения международных перевозок, так как таможенные органы, ориентируясь по ситуации, всегда могут проверить данные в электронной системе по прибытии грузового автомобиля.</p> <p>Статистические отчеты по e-CMR впервые будут составляться на региональном уровне.</p> <p>Процессы четко определены и структурированы.</p>	<p>затем в усилиях по его подключению к другим региональным реестрам.</p> <p>Страны-участницы одного регионального реестра должны будут договориться о применимом для региона процессе аутентификации.</p> <p>Каждой стране необходимо будет обеспечить подключение соответствующего регионального реестра к системам своих таможенных и правоохранительных органов, чтобы извлечь из использования реестра максимальную выгоду.</p> <p>Каждый реестр имеет определенные расходы на обслуживание и модернизацию, которые необходимо покрывать.</p> <p>Процесс модернизации должен быть согласован всеми странами сначала на уровне регионального реестра, к которому они относятся, а затем с другими региональными реестрами (решение, разработка, реализация), что может занять много времени.</p>
Третий вариант — международный реестр e-CMR	<p>Обеспечивается целостность данных/неизменность сообщений/долгосрочное хранение данных.</p> <p>Нет необходимости в подключениях между различными реестрами/странами, а также с системами таможенных и правоохранительных органов.</p> <p>Защита интересов всех соответствующих сторон.</p> <p>Высокая отдача в плане упрощения международных перевозок, поскольку таможи напрямую связаны с международным реестром и другие соединения не требуются.</p> <p>Процессы четко определены и структурированы.</p> <p>Будет существовать только одна централизованная международная система/база данных для e-CMR, которой доверяют и которую используют все договаривающиеся стороны и частный сектор.</p>	<p>Международный процесс аутентификации должен быть согласован всеми участниками.</p> <p>Регистрация всех пользователей по всему миру может оказаться весьма обременительной.</p> <p>Расходы на разработку международного реестра должны покрываться пользователями.</p> <p>Обслуживание и эксплуатация реестра будут сопряжены с затратами, которые необходимо будет покрывать либо за счет договаривающихся сторон, либо за счет использования системы.</p> <p>Необходимо создать механизм для эффективного принятия решений, касающихся усовершенствования системы и ее долгосрочной устойчивости, что может занять много времени.</p>



<i>Варианты</i>	<i>Преимущества</i>	<i>Недостатки</i>
	<p>Модернизация и улучшение только одной централизованной системы.</p> <p>Статистические отчеты по e-CMR впервые будут составляться на глобальном уровне, а все данные — поступать из одного источника.</p> <p>Все инстанции во всех странах мира будут иметь единую точку отсчета в плане доступа к данным e-CMR.</p>	
Четвертый вариант — частные ИТ-компании	<p>Гибкая и оперативная разработка услуг.</p> <p>Быстрая адаптация к потребностям заказчика.</p> <p>Оперативное соединение, при необходимости, с другими платформами/сервисами.</p>	<p>Число создаваемых компаний, предлагающих одни и те же услуги, может исчисляться сотнями. Бесконтрольность, отсутствие доверия со стороны всех участников.</p> <p>Отсутствие нейтрального партнера, которому могли бы доверять все стороны, заинтересованные в использовании электронных накладных.</p> <p>Долгосрочная устойчивость не может быть гарантирована/частные компании могут потерпеть банкротство.</p> <p>Аутентификация/взаимное признание/целостность данных, а следовательно и доверие к системе (системам), которые требуются при международных перевозках (например, из Китая в Европу), не могут быть обеспечены/оправданы.</p> <p>Когда одни и те же услуги будут предоставляться сотнями компаний, участникам за пределами частного сектора, например таможенным органам, судам, банкам и страховым компаниям, через некоторое время будет сложно определить, кто выдавал e-CMR, где они хранятся и т. д., и даже если это будет установлено, они не смогут доверять найденной информации.</p>

## V. Выводы и рекомендации

24. Из этого анализа можно сделать следующие основные выводы.

а) Протокол e-CMR является весьма полезным рамочным документом с описанием возможных вариантов для e-CMR. Вместе с тем в нем не определены и не описаны процессы, которым необходимо следовать для ее внедрения. В статье 5 говорится, что все заинтересованные стороны договариваются о таких процессах внедрения.

b) КДПГ не только является одной из ключевых конвенций ЕЭК, но благодаря своему огромному успеху стала служить образцом при подготовке других международных соглашений и конвенций.

c) Переход от бумажной накладной КДПГ к электронной накладной — сложная и ответственная задача. Вопрос технологий здесь главной роли не играет. Речь идет об обеспечении соблюдения принципов КДПГ. Электронное решение должно заслужить доверие всех заинтересованных сторон, поскольку в противном случае они вернуться к бумажной накладной.

d) КДПГ и Протокол eCMR к ней являются международными соглашениями. В этой связи любое предлагаемое решение должно быть принято и согласовано всеми договаривающимися сторонами и должно применяться ко всем регионам. Региональные решения по e-CMR не обеспечивают полного охвата сферы применения e-CMR, которая является более широкой.

e) Заинтересованным в e-CMR сторонам представилась оптимальная возможность сделать международные грузоперевозки безбумажными, беспрепятственными и бесконтактными, что весьма актуально в условиях пандемии COVID-19. В этой связи важную роль будут играть таможенные органы. Если они не будут автоматически информироваться при помощи электронных средств об отправлении грузового автомобиля, то беспрепятственное пересечение границ и международные грузовые перевозки обеспечить не удастся никогда. Водителям грузовых автомобилей придется снова останавливаться на границах, но вместо бумажной накладной КДПГ предъявлять QR-код или его эквивалент, а сотрудникам таможни вновь необходимо будет проверять их с помощью своих систем.

f) Цифровизация транспортных/таможенных/торговых документов, связанных с той или иной международной конвенцией, является длительным и — в большинстве случаев — сложным процессом из-за необходимости проведения переговоров и достижения договоренностей между заинтересованными сторонами в отношении концептуальных, функциональных и технических спецификаций, необходимых для электронного решения. С операциями e-CMR до настоящего времени ситуация обстоит иначе.

25. Секретариат рекомендует разработать международный реестр/систему e-CMR в рамках ЕЭК ООН. Это решение является наиболее устойчивым, поскольку оно позволяет охватить и соблюсти все принципы, которые необходимы в случае цифровизации режима международной конвенции:

- a) целостность данных;
- b) неизменность сообщений;
- c) международный характер решения;
- d) защита интересов всех участников;
- e) нейтральность и стабильность оператора;
- f) обеспечение доверия к системе и взаимного признания среди стран; и
- g) осуществление КДПГ, которая находится в ведении ЕЭК ООН.

26. На следующей сессии секретариат подготовит концептуальные и функциональные спецификации системы для рассмотрения сторонами.

## VI. Руководящие указания Рабочей группы

27. Рабочей группе предлагается рассмотреть и одобрить, если это возможно, предложение секретариата по высокоуровневой архитектуре будущих операций e-CMR с разработкой международного реестра/системы e-CMR в рамках ЕЭК ООН.