



---

**Европейская экономическая комиссия**

**Комитет по внутреннему транспорту**

**Рабочая группа по автомобильному транспорту**

**Группа экспертов по введению в действие eCMR**

**Вторая сессия**

Женева, 4–6 октября 2022 года

Пункт 3 предварительной повестки дня

**Программа работы**

**Анализ положений статьи 5 Протокола eCMR**

**Представлено секретариатом и экспертами Группы**

В данном документе представлена первая попытка обобщить сведения о требованиях/процедурах, предусмотренных в Конвенции КДПГ и Протоколе eCMR, в частности в статье 5 Протокола, и необходимых с точки зрения введения в действие eCMR, для рассмотрения Группой экспертов на ее второй сессии 4–6 октября 2022 года.



## I. Мандат

1. На своей сто шестнадцатой сессии в октябре 2021 года Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) решила учредить на двухгодичный срок (2022 и 2023 годы) официальную группу экспертов по введению в действие процедуры eCMR для обсуждения и по возможности согласования требований, предусмотренных в статье 5 Дополнительного протокола к КДПГ, включая цель/область применения, высокоуровневую архитектуру и концептуальные спецификации будущей среды, которая будет поддерживать формирование электронных накладных и обмен ими в соответствии с положениями КДПГ и Дополнительного протокола к ней. Такая работа должна также включать оценку влияния возможных сценариев реализации будущей среды eCMR (ECE/TRANS/SC.1/416, пункт 20). На своей восьмидесяти четвертой сессии в феврале 2022 года Комитет по внутреннему транспорту одобрил круг ведения Группы экспертов (ECE/TRANS/316, пункты 28 и 33). В мае 2022 года он был утвержден Исполнительным комитетом ЕЭК ООН (Исполком) (ECE/EX/2022/L.11, пункт 3).

2. В ходе первой сессии Группы эксперты обратились к секретариату с просьбой подготовить документ, содержащий первоначальный анализ положений статьи 5 Протокола eCMR. Некоторые эксперты предоставили секретариату свои материалы для их включения в данный анализ.

## II. Историческая справка

3. Основным разработчиком Протокола eCMR в рамках Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1) был профессор Жак Путцейс из УНИДРУА. Работа началась в 2000 году и завершилась в 2008 году, когда протокол был представлен для подписания и ратификации правительствами. Профессор Жак Путцейс впервые представил статью 5 в проекте текста протокола в 2006 году<sup>1</sup>.

4. Он дал следующее объяснение, касающееся включения новой статьи 5 (сноска 13): «Новое положение было предложено в целях обеспечения минимальных рамочных условий для договоренностей между сторонами. Этот текст основан на статье 6 «проекта конвенции о [полностью или частично] [морской] перевозке грузов» ЮНСИТРАЛ». Проект конвенции о полностью или частично морской перевозке грузов, над которым в тот период работал профессор, впоследствии получил название «Роттердамских правил» и был представлен для подписания и ратификации правительствами в 2008 году. При этом Роттердамские правила еще не вступили в силу.

5. Окончательный текст протокола отличается от первоначального текста, предложенного профессором, лишь одним небольшим изменением. Это изменение было внесено в первое предложение статьи. Первоначально статья начиналась фразой: «Стороны, использующие накладную, о которой говорится в настоящем Протоколе, договариваются...». Окончательный же текст, на основании которого Протокол eCMR вступил в силу, гласит: «Стороны, заинтересованные в выполнении договора перевозки, договариваются...».

6. Предложенный текст представлял собой статью 6 проекта Роттердамских правил 2005 года, озаглавленную «Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей»<sup>2</sup>. В окончательный текст конвенции, предложенный для подписания и ратификации правительствами, эта статья была включена как статья 9<sup>3</sup>.

7. Между этими двумя статьями есть существенная разница. Текст статьи Роттердамских правил начинается словами: «Использование оборотной транспортной

<sup>1</sup> ECE/TRANS/SC.1/2005/1/Rev.1, URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2005/sc1/ECE-TRANS-SC1-2005-01r1r.pdf>.

<sup>2</sup> <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/V05/870/82/PDF/V0587082.pdf?OpenElement>.

<sup>3</sup> <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/ru/rotterdam-rules-r.pdf>.

электронной записи осуществляется в соответствии с процедурами, которые предусматривают...». А в Протоколе eCMR говорится о «сторонах» (в тексте на английском языке этот термин пишется со строчной буквы), заинтересованных в выполнении договора перевозки. Ни в Роттердамских правилах, ни в Протоколе eCMR в статье 1 «Определения» не дается определение термина «стороны».

8. Следует отметить, что в статье 2 «Употребление терминов» Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года<sup>4</sup> предусмотрено следующее:

а) «договаривающееся государство» означает государство, которое согласилось на обязательность для него договора, независимо от того, вступил ли договор в силу или нет;

б) «участник» (в тексте на английском языке используется термин «party») означает государство, которое согласилось на обязательность для него договора и для которого договор находится в силе.

9. Кроме того, в Протоколе eCMR прямо говорится о сторонах, заинтересованных в выполнении договора перевозки. Далее в статье 1 «Определения» понятие «электронная накладная» определяется следующим образом: «... означает накладную, источником которой является электронное сообщение, переданное перевозчиком, грузоотправителем или любой другой стороной, заинтересованной в выполнении договора перевозки, к которому применяется Конвенция...». То есть, здесь речь может идти не только о перевозчике и грузоотправителе.

10. Наконец, следует отметить следующее:

а) В секторе морского транспорта существует шесть основных компаний, занимающихся морскими контейнерными грузоперевозками, на которые приходится почти 80 % мировых перевозок контейнерных грузов. Кроме того, морские перевозки осуществляются через порты, и в ходе выполнения рейса один контейнеровоз заходит в среднем в 3–4 порта. Таким образом, включение этой статьи в проект Роттердамских правил было целесообразным, поскольку, если в качестве сторон рассматривать только перевозчиков и грузоотправителей, то это означает, что перевозчики могут без труда собраться вместе для обсуждения и согласования между собой этих положений. Именно это и произошло в 2019 году, когда перевозчики создали Ассоциацию цифрового контейнерного судоходства (DCSA) с целью разработки общих стандартов в области информационных технологий, которые позволят обеспечить функциональную совместимость технических решений в работе всего судоходного сектора.

б) В секторе автомобильного транспорта отмечаются совершенно иные оперативные проблемы. Количество грузоотправителей исчисляется тысячами, и грузовики пересекают сотни границ. Даже если договориться о том, что слово «стороны» будет относиться только к грузоотправителям и грузоотправителям (если следовать Роттердамским правилам, то, скорее всего, так оно и есть), то следует признать, что тысячи крупных, средних, малых и мелких автоперевозчиков из разных географических регионов не смогут собраться вместе, чтобы договориться о единых процедурах и стандартах.

в) Возможно, именно по этой причине Протокол eCMR так и не был введен в действие с 2008 года, и, возможно, это одна из причин, по которым до сих пор не вступили в силу Роттердамские правила. Однако следует признать, что именно в этом и заключается реальная ценность Группы экспертов, учрежденной Комитетом по внутреннему транспорту: обеспечить, наконец, введение Протокола eCMR в действие во всех регионах, определив соответствующие процедуры, заинтересованные стороны и систему(ы).

<sup>4</sup> [https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1\\_1\\_1969.pdf](https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/1_1_1969.pdf).

### **III. Анализ положений статьи 5**

11. В нижеследующей таблице представлена первая попытка обобщить для рассмотрения экспертами требования/процедуры, предусмотренные в Конвенции КДПГ и Протоколе eCMR, в частности в статье 5 Протокола, и необходимые для введения в действие eCMR.

Ссылка на статью КДПГ	Ссылка на статью eSMR	Текст	Замечания экспертов из Германии	Замечания секретариата
<p><b>Статья 5</b></p> <p>Оформление накладной</p>	<p><b>Статья 2</b></p> <p>С учетом положений настоящего Протокола накладная, предусмотренная в Конвенции, а также любой <b>запрос, декларация, инструкция, просьба, оговорка или другое сообщение,</b> связанное с выполнением договора перевозки, к которому применяется Конвенция, могут оформляться с помощью электронных средств связи.</p>	<p>«1. Накладная составляется в <b>трех оригинальных экземплярах, подписанных отправителей и транспортером,</b> причем эти подписи могут быть напечатаны или заменены штемпелями отправителя и транспортера, если это допускается законодательством страны, в которой составлена накладная. Первый экземпляр накладной <b>передается отправителю,</b> второй <b>сопровождает груз,</b> а третий <b>сохраняется транспортером.</b></p> <p>2. В том случае, когда подлежащий перевозке груз должен быть погружен на разные автомобили или же когда дело касается различного рода грузов или различных партий грузов, отправитель или транспортер имеет <b>право требовать составления столько накладных,</b> сколько он должен использовать автомобилей или сколько подлежит перевозке разных грузов или партий грузов».</p>	<p>В соответствии со статьей 5 КДПГ накладная оформляется в трех оригинальных экземплярах.</p> <p>В нескольких пунктах КДПГ содержатся ссылки на первый и второй экземпляры. В зависимости от обстоятельств может возникнуть необходимость в предъявлении оригиналов или внесении сведений. В Протоколе eSMR используется только термин «электронная накладная», и при этом не уточняется, каким образом она соотносится с «трехэкземплярным» подходом. Электронная накладная также должна выполнять функции всех трех экземпляров, и в процедурах, которые надлежит согласовать сторонам, необходимо указать, каким образом это будет реализовываться. Ниже приводится краткое описание содержащихся в КДПГ ссылок на те или иные экземпляры:</p> <p>– Чтобы в дальнейшем получить право распоряжаться грузом перевозчик должен во всех случаях представить первый экземпляр накладной (пункт 5 статьи 12 КДПГ).</p> <p>– В случае, если перевозчик выполняет инструкции, не потребовав представить первый экземпляр накладной, он несет ответственность перед правомочным лицом за возникший в результате этого ущерб (первое предложение пункта 7 статьи 12 КДПГ).</p>	<p><u>Запрос</u></p> <p>Кто начинает оформление электронной накладной/запроса (отправитель/перевозчик/оба)? Кто должен иметь доступ к системе (системам) и кто должен проходить аутентификацию? Как быть с последующими/субподрядными перевозчиками?</p> <p><u>Декларация</u></p> <p>Как система (системы) формирует/составляет электронную накладную, наборы сведений, которые включаются в нее на основании Конвенции (обязательные/факультативные)? Каким должен быть в итоге ее формат? QR-код, файл PDF, электронные сообщения, иной?</p> <p><u>Инструкции</u></p> <p>Как и когда отправитель может направить некоторые инструкции перевозчику (перевозчикам)? Есть ли у отправителя возможность изменить/скорректировать инструкции перевозчику либо последующим/субподрядным перевозчикам в ходе перевозки? Как перевозчики будут об этом информироваться?</p> <p><u>Просьба</u></p> <p>Вышеперечисленные вопросы относятся также к различным просьбам.</p>
	<p><b>Статья 3</b></p> <p>Установление аутентичности электронной накладной</p>			

Ссылка на статью КДПГ	Ссылка на статью eCMR	Текст	Замечания экспертов из Германии	Замечания секретариата
			<p>– Однако представлять первый экземпляр накладной не нужно, если получатель отказывается принять груз (пункт 1 статьи 15 КДПГ).</p> <p>– После того, как второй экземпляр накладной был передан получателю или получатель воспользовался своим правом на передачу накладной в соответствии с пунктом 1 статьи 13 КДПГ, отправитель более не может давать последующие инструкции (пункт 2 статьи 12 КДПГ).</p> <p>– Лицо, принимающее груз от предыдущего перевозчика, указывает свое имя и адрес, а также любые оговорки во втором экземпляре накладной (пункт 1 статьи 35).</p>	<p><u>Оговорка</u></p> <p>Вышеперечисленные вопросы относятся также к различным оговоркам, которые может сделать любой из партнеров. Например, грузополучатель/адресат груза.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Будет ли грузополучатель/адресат иметь доступ к системе?</li> <li>• Будет ли система выполнять проверку его/ее личности, чтобы убедиться, что именно он/она должен/должна получить груз?</li> <li>• Это же относится к подтверждению доставки груза. Перевозчик также может сделать оговорки в декларациях, представленных грузоотправителем/отправителем, например, относительно числа грузовых мест и т. д. Важно помнить, что согласно Конвенции (статья 8), эти оговорки не имеют обязательной силы для отправителя, если последний прямо не указал, что принимает их.</li> </ul>
				<p><u>Другие сообщения, связанные с выполнением договора перевозки</u></p> <p>Это же относится к любым другим сообщениям, связанным с выполнением договора перевозки между тремя заинтересованными сторонами, а также последующими/</p>

<i>Ссылка на статью КДПГ</i>	<i>Ссылка на статью eCMR</i>	<i>Текст</i>	<i>Замечания экспертов из Германии</i>	<i>Замечания секретариата</i>
				<p>субподрядными перевозчиками. Следует отметить, что последующие перевозчики являются сторонами одного и того же единственного договора перевозки. Субподрядные перевозчики сторонами этого договора перевозки не являются. Следовательно, существует несколько договоров: договор перевозки между принципалом и договорным перевозчиком и договор субподряда на перевозку между договорным перевозчиком и субподрядным перевозчиком. Возможно, для каждого субподрядного перевозчика должна составляться новая накладная, в которой перевозчик, привлекающий субподрядчика, указывается в качестве отправителя. Субподрядный перевозчик несет ответственность только перед исходным перевозчиком, тогда как последний несет ответственность перед отправителем и получателем за действия или бездействие других сторон, которых исходный перевозчик может привлекать для осуществления перевозки (включая субподрядных перевозчиков). Эти процедуры должны быть отражены в электронной накладной, чтобы обеспечить соблюдение положений Конвенции.</p>

Ссылка на статью КДПГ	Ссылка на статью eCMR	Текст	Замечания экспертов из Германии	Замечания секретариата
				<p><u>Аутентификация</u></p> <p>В контексте цифровых приложений одним из важнейших вопросов является аутентификация; не меньшее значение имеет целостность данных. В Протоколе упоминаются не только электронные подписи, но и иные средства. Опыт цифровизации других конвенций ООН (eTIR) показал, что отсутствие гармонизации/ международного соглашения по электронным подписям препятствует их использованию в качестве общепринятого метода, признаваемого всеми договаривающимися сторонами. Для системы eCMR надлежит определить общепринятый и практически реализуемый способ.</p>
<b>Статья 6</b> <b>Сведения, содержащиеся в накладной</b>	<p><b>Статья 3</b> Сведения, содержащиеся в электронной накладной, должны быть доступны для любой управомоченной стороны.</p> <p><b>Статья 4</b> Процедура, используемая для выдачи электронной накладной,</p>	<p>1. В накладной должны быть указаны:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) место и дата ее составления;</li> <li>b) имя и адрес отправителя;</li> <li>c) имя и адрес перевозчика;</li> <li>d) место и дата принятия груза к перевозке и предусмотренное место его сдачи;</li> <li>e) имя и адрес получателя;</li> <li>f) принятое обозначение характера груза и способ его упаковки и в случае перевозки опасных грузов их обычно признанное обозначение;</li> </ul>	<p>Электронная накладная также должна предоставлять возможность для отображения этих обязательных и факультативных сведений при соблюдении целостности и аутентичности накладной.</p>	<p>Необходимым условием для эффективной работы электронной системы является предоставление доступа к данным всех заинтересованных сторон и их хранение в течение определенного периода времени. Группе следует определить, кто будет заинтересованными сторонами будущей системы. Текущая практика показывает, что помимо трех основных пользователей договора, под которыми подразумеваются грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель, судам, таможенным органам, полиции, банкам и страховым компаниям также требуется доступ к</p>



Ссылка на статью КДПГ	Ссылка на статью eSMR	Текст	Замечания экспертов из Германии	Замечания секретариата
	обеспечивает целостность содержащихся в ней сведений с момента, когда она была впервые подготовлена в ее окончательной форме.	<p>g) число грузовых мест, их особая разметка и номера;</p> <p>h) вес груза брутто или выраженное в других единицах измерения количество груза;</p> <p>i) связанные с перевозкой расходы (провозная плата, дополнительные расходы, таможенные пошлины и сборы, а также прочие издержки с момента заключения договора до сдачи груза);</p> <p>j) инструкции, требуемые для выполнения таможенных формальностей, и иные;</p> <p>k) указание, что перевозка производится, независимо от всякой оговорки, с соблюдением порядка, установленного настоящей Конвенцией.</p> <p>2. В случае надобности, в накладной должны также содержаться следующие указания:</p> <p>a) запрещение перегрузки;</p> <p>b) расходы, которые отправитель принимает на свой счет;</p> <p>c) сумма наложенного на груз платежа, подлежащего возмещению при сдаче груза;</p> <p>d) декларированная стоимость груза и дополнительной ценности его для отправителя;</p>		<p>данным, и для предъявления исков необходимо, чтобы хранение данных осуществлялось надежным партнером.</p> <p>Что касается требования статьи 4 о целостности данных, то это относится к вышеизложенному пункту о декларации, где говорится о том, как электронная накладная формируется, и тесно связано с процедурой внесения изменений в накладную. Как система обеспечивает целостность данных и неизменяемость сообщения? Как система позволяет заручиться доверием всех заинтересованных сторон?</p>

Ссылка на статью КДПГ	Ссылка на статью eCMR	Текст	Замечания экспертов из Германии	Замечания секретариата
		<p>e) инструкции отправителя транспортеру относительно страхования груза;</p> <p>f) договоренный срок выполнения перевозки;</p> <p>g) перечень документов, переданных транспортеру.</p> <p>3. Договаривающиеся стороны могут внести в накладную всякое иное указание, которое будет ими признано необходимым.</p>		
<p><b>Статья 8</b> <b>Обязательства в отношении проверки</b></p>	<p><b>Статья 4</b> В случаях, допускаемых в соответствии с Конвенцией, содержащиеся в электронной накладной сведения могут быть дополнены или изменены. (Процедура, используемая для дополнения или изменения электронной накладной, должна давать возможность непосредственно</p>	<p>1. При принятии груза транспортер обязан проверить:</p> <p>a) <b>точность указаний, сделанных в накладной</b> относительно числа грузовых мест, а также их разметки и номеров [...]</p> <p>2. Если транспортер не имеет достаточной возможности проверить правильность указаний, упомянутых в пункте 1 а) настоящей статьи, он <b>должен сделать обоснованные оговорки в накладной</b>. Он должен также мотивировать все могущие им быть сделанными оговорки относительно внешнего состояния груза и его упаковки. Эти <b>оговорки не имеют обязательной силы для отправителя, если последний определенно не указал в накладной, что он их принимает</b>.</p>	<p>Помимо сведений, указанный в статье 6 КДПГ, электронная накладная должна также предоставлять перевозчику возможность вносить оговорки и указывать результат осмотра внешнего состояния груза и его упаковки. В процедурах должно быть прописано, каким образом это будет реализовываться.</p>	<p><b>Кто, когда и как</b> имеет право вносить изменения/поправки в электронную накладную с учетом предыдущего пункта? Как все остальные заинтересованные стороны будут проинформированы об этих изменениях? Необходимо ли для этого их подтверждение/согласие? Если да, то как это обеспечить в ходе перевозки? Как и где будет регистрироваться и храниться информация обо всех этих изменениях в накладной eCMR с гарантией ее целостности и доступа к ней для заинтересованных сторон (судов, таможен)? Что касается вовлечения таможенных органов, то, если в ходе перевозки в накладную вносятся изменения, согласованные перевозчиком и отправителем на основе процедуры, которую надлежит определить, каким образом таможи,</p>

Ссылка на статью КДПГ	Ссылка на статью eCMR	Текст	Замечания экспертов из Германии	Замечания секретариата
		3. Отправитель имеет право требовать проверки транспортером веса брутто груза или его количества, выраженного в других единицах измерения. Он может также требовать проверки содержимого грузовых мест. Транспортер может требовать возмещения расходов, связанных с проверкой. <b>Результаты упомянутых проверок вносятся в накладную.</b>		расположенные далее по маршруту перевозки и в пункте назначения, будут информироваться о таких правомочных изменениях? Кто (система, заинтересованная сторона) и каким образом должен их информировать ?
<b>Статья 9</b>  Доказательная ценность накладной	<b>Статья 5</b>  Способ, посредством которого сторона, обладающая правами, возникающими на основании электронной накладной, в состоянии продемонстрировать наличие такого права.	1. <b>Накладная</b> , поскольку не доказано противного, служит <b>доказательством условий договора</b> и удостоверением принятия груза транспортером.  2. При отсутствии в накладной мотивированных транспортером оговорок, имеется презумпция, что груз и его упаковка <b>были внешне в исправном состоянии</b> в момент принятия груза транспортером и что число грузовых мест, а также их разметка и номера соответствовали указаниям накладной.	Аналогичная доказательная ценность электронной накладной прямо указана в пункте 2 статьи 2 Протокола eCMR. Среда eCMR должна обеспечивать возможность предъявления отдельной электронной накладной в суде, и этот аспект должен быть отражен в процедурах.	КДПГ касается накладной, но, возможно, важнейшим аспектом Конвенции является связанная с накладной ответственность и ее границы. Каким образом система дает возможность стороне, обладающей правами, возникающими на основании электронной накладной, продемонстрировать наличие таких прав?
<b>Статья 11</b>  Вспомогательные документы	<b>Статья 5</b>  Процедуры возможной замены электронной накладной,	1. Отправитель <b>обязан</b> до передачи груза <b>присоединить к накладной</b> или предоставить в распоряжение транспортера <b>необходимые документы</b> и сообщить все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей [...]	В пункте 2 статьи 6 Протокола eCMR оговаривается порядок предоставления документов, дополняющих электронную накладную. В связи с данным положением также необходимо, чтобы стороны договорились о способе увязки между	Этот аспект относится либо к резервной процедуре на случай, например, отключения электричества/ Интернета, в результате чего проверка электронной накладной оказывается невозможной, и/или к различным вариантам формирования электронной

Ссылка на статью КДПГ	Ссылка на статью eCMR	Текст	Замечания экспертов из Германии	Замечания секретариата
		<p>выданной с помощью других средств.</p> <p><b>Статья 6</b></p> <p>Документы, дополняющие электронную накладную, включают в себя квитанцию о приеме груза и любую необходимую информацию для идентификации груза и доступа к электронной накладной.</p>	<p>собой электронных накладных и дополняющих их документов.</p>	<p>накладной (с использованием парных сообщений, касающихся определенных событий, QR-кодов и т. д.), предусмотренным в рамках одной системы. Как правило, в цифровой среде для международных дорожных грузоперевозок должны быть предусмотрены различные варианты обеспечения непрерывности работы на случай технических сбоев. К разработке резервных процедур следует подходить со всей тщательностью, чтобы по мере возможности избежать параллельного использования печатных документов и электронных накладных. Что касается статьи 11 Конвенции, то накладная КДПГ сопровождается рядом других документов в зависимости, в частности, от географического региона. Следует признать, что параллельное использование электронной накладной КДПГ и бумажных форматов для всей сопроводительной документации отменяет преимущества электронной системы для КДПГ, особенно те из них, которые связаны с экономией времени, безбумажным документооборотом, проведением безопасных с точки зрения COVID-19 операций и т. д. В то же время было бы трудно — если не невозможно — иметь все необходимые документы в электронном виде.</p>

Ссылка на статью КДПГ	Ссылка на статью eCMR	Текст	Замечания экспертов из Германии	Замечания секретариата
<b>Статья 12</b> <b>Право распоряжения грузом</b>		<p>1. Отправитель имеет право распоряжаться грузом, в частности требовать от перевозчика перерыва перевозки, изменения места, предусмотренного для сдачи груза, или сдачу груза не тому получателю, который указан в накладной.</p> <p>2. <b>Отправитель теряет это право с того момента, когда второй экземпляр накладной передан получателю или когда последний осуществляет свои права, предусмотренные в пункте 1 статьи 13;</b> с этого момента перевозчик должен руководствоваться указаниями получателя груза.</p> <p>3. Однако <b>право распоряжения грузом принадлежат получателю с момента составления накладной, если в накладной сделано отправителем указание в этом смысле.</b></p> <p>[...]</p>	<p>Согласно статье 12 КДПГ, чтобы получить право распоряжаться грузом до его прибытия, отправитель должен предъявить первый экземпляр накладной. Перевозчик, в частности, должен иметь возможность понять, что предъявляемый документ является оригиналом экземпляра отправителя. Кроме того, электронная накладная должна давать отправителю возможность распоряжаться грузом после предъявления электронного «оригинала». Однако после того, как второй экземпляр накладной был передан грузополучателю, никакая возможность распоряжаться грузом не допускается. Для этого также необходим электронный механизм, и этот важный аспект должен быть отражен в процедурах.</p>	<p>Однако было бы удобнее, если бы система (системы) eCMR позволяла(и) добавлять электронные документы (например, в формате PDF), чтобы отправитель всегда имел возможность отсканировать и прикрепить сопроводительные документы. В частности, такое решение приведет к тому, что, несмотря на получение данных КДПГ в электронном виде, таможни будут вынуждены проводить проверку остальной документации на основе бумажных документов.</p>

Ссылка на статью КДПГ	Ссылка на статью eCMR	Текст	Замечания экспертов из Германии	Замечания секретариата
		<p>5. Осуществление права распоряжения грузом обусловливается следующими положениями:</p>		
		<p>а) отправитель или — в случае, указанном в пункте 3 настоящей статьи, — получатель, желающий осуществить это <b>право, должен представить первый экземпляр накладной, в которой должны быть внесены новые данные транспортеру инструкции</b>, а также возместить транспортеру расходы и ущерб, вызванные выполнением этих инструкций;</p>		
		<p>б) выполнение этих инструкций должно быть возможным в тот момент, когда их получает лицо, которое должно их выполнить; оно не должно нарушать хода нормальной работы предприятия транспортера или наносить ущерб отправителям или получателям других грузов;</p>		
		<p>с) упомянутые инструкции не должны ни в коем случае приводить к разбивке грузов;</p>		
		<p>[...]</p>		
		<p>7. Транспортер, не выполнивший инструкций, которые были ему даны в условиях, указанных в настоящей статье, или подчинившийся таким инструкциям, не потребовав предоставления ему первого экземпляра накладной, несет ответственность перед правомочным по договору лицом за нанесенный таким образом ущерб.</p>		

Ссылка на статью КДПГ	Ссылка на статью eCMR	Текст	Замечания экспертов из Германии	Замечания секретариата
<b>Статья 13</b> <b>Права и обязанности получателя</b>	<b>Статья 5</b> Порядок направления подтверждения факта сдачи груза получателю.	1. По прибытии груза на место, предусмотренное для его сдачи, <b>получатель имеет право требовать передачи ему второго экземпляра накладной и сдачи ему груза, причем им выдается соответствующая расписка в принятии. [...]</b>	Должна быть предусмотрена возможность передачи перевозчиком грузополучателю «второго экземпляра» электронной накладной. В процедурах должно быть определено, каким образом это будет реализовываться.	Предоставление электронного подтверждения доставки представляет собой непростую задачу. Причем вопрос технологий в данном случае не является основным. Важными аспектами здесь являются: <ol style="list-style-type: none"> <li>a. аутентификация получателя и его/ее доступа к системе (системам);</li> <li>b. способ, с помощью которого получатель может подтвердить, что груз был или не был получен;</li> <li>c. способ, с помощью которого получатель может подтвердить, что груз был получен частично;</li> <li>d. способ, с помощью которого получатель может подтвердить, что груз был получен в поврежденном состоянии, или сделать оговорку;</li> <li>e. способ, с помощью которого получатель может подтвердить, что груз был получен с повреждениями в упаковке, но при этом о повреждении груза не было известно, из-за чего получатель вынужден сделать оговорку;</li> <li>f. способ, с помощью которого получатель может подтвердить, что груз был получен, но перевозчик не выполнил инструкции/просьбы, что</li> </ol>

Ссылка на статью КДПГ	Ссылка на статью eCMR	Текст	Замечания экспертов из Германии	Замечания секретариата
<p><b>Статья 15</b> <b>Препятствия для сдачи груза</b></p>		<p>1. Если после прибытия груза на место назначения возникают препятствия к его сдаче, транспортер должен запросить инструкции у отправителя. Если получатель отказывается принять груз, <b>отправитель имеет право распорядиться грузом, не предъявляя</b> первого экземпляра накладной.</p> <p>[...]</p>	<p>Если получатель отказывается принять груз, то отправитель должен иметь право дать инструкции, не предъявляя оригинала. Это означает, что для дачи любых последующих распоряжений необходимо предъявить оригинал накладной, за исключением случаев, когда получатель отказывается принять груз. В среде eCMR должны учитываться обе ситуации (первый экземпляр требуется/не требуется), а в процедурах необходимо определить порядок уведомления об отказе принять груз.</p>	<p>привело к финансовым потерям или другим проблемам, и получателю вновь необходимо сделать оговорку и т. д.</p> <p>Например, если подтверждение доставки осуществляется через то или иное устройство (например, с помощью имеющегося у водителя мобильного телефона с установленным на нем мобильным приложением системы (систем) eCMR), необходимо гарантировать, что у водителя отсутствует доступ к этим данным/отсутствует возможность изменить эти оговорки, а также что эти данные/оговорки будут автоматически переданы в систему (системы) eCMR, с тем чтобы обеспечить целостность и сохранность данных и автоматическое распространение информации среди всех заинтересованных сторон.</p>



Ссылка на статью КДПГ	Ссылка на статью eSMR	Текст	Замечания экспертов из Германии	Замечания секретариата
Статья 22 Опасные грузы		<p>1. Если отправитель передает транспортеру <b>опасные грузы</b>, он должен ему указать точно характер представляемой этими грузами опасности, а также, если нужно, указать подлежащие принятию предосторожности. Если эти указания <b>не внесены в накладную</b>, отправитель или получатель должны всяким иным путем доказать, что транспортер был с точностью осведомлен о характере опасности, какую представляет перевозка упомянутых грузов.</p> <p>[...]</p>	<p>Среда eSMR должна обеспечивать возможность ввода сведений, указанных в накладной. Кроме того, должна быть предусмотрена возможность обратить внимание перевозчика на опасность, а также на меры предосторожности, которые должны быть приняты в связи с этим.</p>	
Статья 24 Декларирование стоимости		<p>Отправитель может <b>декларировать в накладной</b>, при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате, <b>стоимость груза, превышающую предел</b>, указанный в пункте 3 статьи 23, и в таком случае декларированная сумма, заменяет этот предел.</p>	<p>В электронной накладной должна быть предусмотрена возможность указать — при условии уплаты надбавки — стоимость груза, превышающую максимальную сумму, указанную в пункте 3 статьи 23 (8,33 расчетных единиц за кг недостающего веса брутто). В процедурах должен быть определен порядок внесения данных, касающихся стоимости.</p>	
Статья 26 Дополнительная ценность		<p>1. Отправитель может установить, <b>внеся соответствующее указание в накладную</b> и при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки к провозной плате, сумму, соответствующую дополнительной ценности груза, на случай потери или повреждения груза, а также недоставления груза в договоренный срок.</p> <p>[...]</p>	<p>В электронной накладной должна быть предусмотрена возможность указать — при условии уплаты надбавки — размер дополнительной ценности груза. В процедурах должно быть определено, каким образом могут быть внесены данные, касающиеся дополнительной ценности груза.</p>	

Ссылка на статью КДПГ	Ссылка на статью eCMR	Текст	Замечания экспертов из Германии	Замечания секретариата
<b>Статья 30</b>  <b>Юридические оговорки</b>		<p>1. Если получатель принял груз и не установил состояние груза в присутствии transportера или самое позднее в момент принятия груза, когда речь идет о заметных утратах или повреждениях, или в течение семи дней со дня приема груза, не считая воскресенья и прочих нерабочих дней, когда речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях, не сделал transportеру оговорки, указывающих общий характер утрат или повреждения, имеется, поскольку не доказано обратное, основание для презумпций, что <b>груз был принят получателем в состоянии, описанном в накладной</b>. Когда речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях, указанные выше оговорки должны быть сделаны в письменной форме.</p> <p>[...]</p>	<p>Накладная также является документом, свидетельствующим о внешнем состоянии (см. статью 9 КДПГ, касающуюся передачи груза от отправителя перевозчику). В отношении электронной накладной см. пункт 2 статьи 2 Протокола eCMR.</p>	
<b>Статья 35</b>  <b>Проверка груза, доказательная ценность накладной</b>		<p>1. Transportер, принимающий груз от своего предшественника, вручает последнему датированную и подписанную им расписку. Он <b>должен отметить свое имя и адрес на втором экземпляре накладной</b>. В случае надобности он делает на <b>втором экземпляре накладной, равно как и на выданной им расписке, оговорки</b>, аналогичные предусмотренным в пункте 2 статьи 8.</p> <p>2. <b>Постановления, содержащиеся в статье 9, применяются к взаимоотношениям между</b></p>	<p>Электронная накладная должна предусматривать наличие у последующих перевозчиков возможности внести свои личные данные и оговорки во второй экземпляр. В процедурах необходимо определить, каким образом это будет реализовываться. Кроме того, в процедурах должен быть отражен вопрос об электронной передаче датированной и подписанной расписки.</p>	

Ссылка на статью КДПГ	Ссылка на статью eCMR	Текст	Замечания экспертов из Германии	Замечания секретариата
Операционные проблемы, обусловленные использованием электронной среды		транспортными, последовательно производящими перевозку.		<p data-bbox="1520 320 1910 376"><u>Круглосуточная и круглогодичная поддержка</u></p> <p data-bbox="1520 395 1966 727">Система eCMR должна содействовать дальнейшему упрощению международных перевозок. Таким образом, необходимо обеспечить доступность системы (систем) для всех заинтересованных сторон 24 часа в сутки, 7 дней в неделю и 365 дней в году. В идеале никто — в том числе государство, на территории которого находятся серверы, — не должен иметь доступа к данным.</p> <p data-bbox="1520 746 1966 802"><u>Безопасность/хранение данных/доступ к данным</u></p> <p data-bbox="1520 821 1966 1217">Залогом доверия является целостность данных. Безопасность, защищенный доступ и обеспечение неизменяемости сообщений/данных являются центральным элементом системы, пользующейся доверием. Поэтому необходимо обеспечить и гарантировать наличие даже в разных географических районах зеркальных серверов, отвечающих всем международным стандартам, установленным для защиты информации и персональных данных.</p> <p data-bbox="1520 1236 1966 1326"><u>Техническое обслуживание/ модернизация/усовершенствование системы (систем)/ принятие решений</u></p> <p data-bbox="1520 1345 1966 1439">Такой электронный инструмент, как eCMR, требует постоянного совершенствования предоставляемых</p>

<i>Ссылка на статью КДПГ</i>	<i>Ссылка на статью eCMR</i>	<i>Текст</i>	<i>Замечания экспертов из Германии</i>	<i>Замечания секретариата</i>
				<p>услуг и согласованных операций, для которого, в частности, необходимы обновления системы (систем). В первую очередь следует создать механизм для обсуждения и согласования этих обновлений. Затем должна быть достигнута договоренность в отношении механизма контроля за реализацией согласованных обновлений различными поставщиками системы (систем).</p> <p>На случай если новые технологии приведут к еще большему упрощению уже принятых операционных процедур, должен существовать механизм, позволяющий обсуждать и пересматривать эти согласованные операционные процедуры. Помимо этого, функциональные и технические спецификации будущей системы должны создаваться и согласовываться на уровне Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1). Исходя из улучшений, обсуждаемых и утвержденных в рамках Рабочей группы, будут разрабатываться разные версии этих спецификаций.</p>