



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Группа экспертов по введению в действие eCMR

Четвертая сессия

Женева, 25–27 января 2023 года

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

Программа работы

Предлагаемые концепции и процессы

будущей системы eCMR

**Предлагаемые концепции/процессы будущей системы
eCMR на основе обсуждений Группы**

Представлено секретариатом

В настоящем документе приводятся предлагаемые концепции/процессы будущей системы eCMR, которые были сформулированы на основе обсуждений Группы и которые будут рассмотрены и приняты Группой экспертов на ее третьем совещании 9–11 ноября 2022 года.



Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
<p>Статья 4 КДПГ Отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются постановления настоящей Конвенции.</p>	<p>Примечание: В Протоколе eCMR нет положения, определяющего резервную процедуру. Резервная процедура имеет первостепенное значение для работы будущей системы eCMR в тех случаях, когда по каким-либо причинам система не работает в штатном режиме. Для признания и соблюдения резервной процедуры всеми договаривающимися сторонами требуется, чтобы она была юридически обязывающей процедурой, включенной в Протокол. Секретариат предлагает подготовить положение о включении резервной процедуры в Протокол.</p>	<p>Резервная процедура</p> <p>В электронной среде сложно говорить о потере или отсутствии накладной, поскольку всегда есть возможность получить доступ к документу/данным в режиме онлайн на исходной платформе, где этот документ или данные были созданы.</p>	<p>Резервная процедура</p> <p>Для целей резервной процедуры (в случае прерывания связи с Интернетом, других технологических сбоев и т. д.) в момент заключения договора в режиме онлайн составляется электронный неизменяемый документ (в формате pdf, jpeg и т. д.), который будет автоматически отправлен на электронные адреса сторон накладной (грузоотправителя, перевозчика и, если это согласовано, грузополучателя). На этом документе должна стоять «электронная печать» с указанием платформы, на которой он был создан, а также даты и места его создания. Возможно, формат этой «электронной печати» должен быть включен в технические спецификации системы для обеспечения согласованности и, следовательно, признания всеми договаривающимися сторонами.</p>
<p>Статья 5 Оформление накладной</p>	<p>Статья 2 С учетом положений настоящего Протокола накладная, предусмотренная в Конвенции, а также любой запрос, декларация, инструкция, просьба, оговорка или другое сообщение, связанное с использованием накладной, к которой применяется Конвенция, могут</p>	<p>Пользователи электронной накладной, имеющие право создавать и изменять данные, включая представление комментариев</p> <p>Грузоотправитель — Отправитель</p> <p>Грузоотправитель является одной из заинтересованных сторон, которая может инициировать заключение договора eCMR. Это дает грузоотправителям право доступа к данным eCMR, которые имеют к ним отношение, независимо от поставщика ИТ-услуг (т. е. независимо от технологии, географии, бизнес-культуры и т. д.), места, где эти данные были созданы или восстановлены, а также доступа ко всем услугам,</p>	<p>Пользователи электронной накладной, имеющие право создавать и изменять данные, включая представление комментариев</p> <p>Грузоотправитель — Отправитель</p> <p>Процессы, в рамках которых грузоотправитель имеет право изменять и/или просматривать данные или представлять комментарии:</p> <ol style="list-style-type: none"> предоставление предварительных данных eCMR; предоставление предварительных данных об изменениях в eCMR;

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
	<p>оформляться с помощью электронных средств связи.</p> <p>Статья 4 Условия для создания электронной накладной</p> <p>1. Электронная накладная содержит те же сведения, что и накладная, предусмотренная в Конвенции.</p> <p>2. Процедура, используемая для выдачи электронной накладной, обеспечивает целостность содержащихся в ней сведений с момента, когда она была впервые подготовлена в ее окончательной форме. Целостность обеспечивается тогда, когда сведения сохраняются в полном и неизменном виде, без учета любых добавлений или изменений, происходящих в обычном процессе передачи, хранения и демонстрации.</p> <p>3. В случаях, допускаемых в соответствии с Конвенцией, содержащиеся в электронной накладной сведения могут быть дополнены или изменены.</p>	<p>связанным с договорами eCMR, сторонами которых они являются.</p> <p>Перевозчик (автотранспортная компания/экспедитор/субподрядные перевозчики/последующие перевозчики)</p> <p>Конвенция относится только к перевозчикам. Однако понятно, что пользователем будущей системы eCMR, признанным в качестве перевозчика, может быть любой субъект, который координирует и предоставляет услуги автомобильного транспорта, и, соответственно, использует КДПГ.</p> <p>В этом смысле экспедиторы и субподрядные перевозчики должны иметь возможность выступать в качестве перевозчиков в будущей системе, но при этом всегда определять свою принадлежность, что подразумевает различные процессы, связанные с наличием ответственности. Следует, например, рассмотреть роль субподрядного перевозчика в современной логистике/интермодальных перевозках. В этом смысле субподрядные перевозчики в некоторых случаях могут также выступать в качестве грузоотправителя и поэтому</p>	<p>c. заключение договора в режиме онлайн;</p> <p>d. представление комментариев/инструкций в начале перевозки или в пути;</p> <p>e. право распоряжаться грузом и т. д.</p> <p>Грузоотправители должны убедиться в том, что они аутентифицируют себя на основании правил/процедур, согласованных для использования eCMR, признавая все права и обязательства, вытекающие из такой аутентификации. Грузоотправители должны также убедиться в том, что они используют услуги ИТ-поставщика, который был признан и валидирован государственными органами страны происхождения этого поставщика.</p> <p>Перевозчик (автотранспортная компания/экспедитор/субподрядные перевозчики/последующие перевозчики)</p> <p>Будущая система должна быть в состоянии определить в качестве перевозчика различные типы перевозчиков и дать пользователям возможность выбирать свою принадлежность к одной из следующих категорий:</p> <ul style="list-style-type: none"> • перевозчик; • экспедитор; • субподрядный перевозчик; • последующий перевозчик. <p>Кроме того, будущая система должна позволять пользователям при необходимости менять роли перевозчиков и грузополучателей.</p> <p>Процессы, в рамках которых перевозчик имеет право изменять и/или просматривать данные или представлять комментарии:</p>

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
	<p>Процедура, используемая для дополнения или изменения электронной накладной, должна давать возможность непосредственно выявлять любое дополнение или изменение в электронной накладной и сохранять сведения, которые в ней изначально содержались.</p>	<p>могут также играть роль грузополучателя/перевозчика в будущей системе eCMR.</p> <p>Перевозчик является одной из заинтересованных сторон, ответственных за инициирование заключения договора eCMR. Это дает перевозчикам право доступа к данным eCMR, которые имеют к ним отношение, независимо от поставщика ИТ-услуг (т. е. независимо от технологии, географии, бизнес-культуры и т. д.), места, где эти данные были созданы или восстановлены, а также доступа (просмотра данных или внесения изменений) ко всем услугам, связанным с договорами eCMR, сторонами которых они являются.</p>	<ol style="list-style-type: none"> a. предоставление предварительных данных eCMR; b. предоставление предварительных данных об изменениях в eCMR; c. заключение договора в режиме онлайн; d. представление комментариев/инструкций в начале перевозки или в пути; e. осуществление права распоряжения грузом и т. д. <p>Перевозчики должны убедиться в том, что они аутентифицируют себя на основании правил/процедур, согласованных для использования eCMR, признавая все права и обязательства, вытекающие из такой аутентификации. Перевозчик должен также убедиться в том, что он использует ИТ-поставщика, который был признан и валидирован государственными органами страны этого поставщика.</p>
			<p>Субподрядные перевозчики</p> <p>Субподрядные перевозчики не являются сторонами этой же накладной. Следовательно, существует несколько договоров: договор перевозки между принципалом и договорным перевозчиком, на основе которого составлена накладная, 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 грузополучателем за действия или бездействие</p>

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
		<p>Грузополучатель — Получатель</p> <p>Конвенция наделяет грузополучателя как получателя груза определенными правами и обязанностями.</p> <p>При заключении договора eCMR грузополучатели, указанные в договоре в качестве таковых, должны быть уведомлены об этом (по электронной почте/мобильному телефону), если это согласовано между грузоотправителем и перевозчиком.</p>	<p>других сторон, которых исходный перевозчик может привлекать для осуществления перевозки (включая субподрядных перевозчиков).</p> <p>Последующие перевозчики</p> <p>В качестве перевозчика может выступать последующий перевозчик заинтересованной стороны. Следует отметить, что последующие перевозчики являются сторонами одной и той же единственной накладной.</p> <p>Грузополучатель — Получатель</p> <p>Грузополучатели должны иметь доступ к просмотру данных независимо от ИТ-поставщика (т. е. независимо от технологии, географии, бизнес-культуры и т. д.). Право «доступа к просмотру данных» превращается в право «изменения данных», когда грузополучатель становится ответственным за обработку груза (статьи 12–14 КДПГ). В этом случае грузополучатель имеет право предоставить данные в eCMR, относящиеся к:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. осуществлению права распоряжения грузом (определен новый грузополучатель и т. д.); b. потере груза или неприбытию груза по истечении срока, предусмотренного в статье 19. <p>Грузополучателям следует убедиться в том, что они аутентифицируют себя на основании правил/процедур, согласованных для использования eCMR, признавая все права и обязательства, вытекающие из такой аутентификации.</p> <p>Грузополучателям следует также убедиться в том, что они используют ИТ-поставщика, который был</p>

Пользователи электронной накладной, имеющие право просматривать данные по соответствующему запросу и представлять комментарии

Валидационный орган

Правительствам следует официально назначить национальный(е) орган(ы) со следующими обязательствами/задачами:

- предоставление технических спецификаций, согласованных на уровне KBT/SC.1, для использования при разработке платформ, на которых создаются eCMR;
- валидация электронных решений, разработанных частными ИТ-компаниями на основе этих технических спецификаций (независимо от используемой технологии), и предоставление официального перечня ИТ-компаний, одобренных в качестве поставщиков решений для создания eCMR на своей территории;
- если не найдено других решений, выполнение роли резервного/безопасного хранилища всех записей, созданных различными ИТ-поставщиками на своей территории, для будущего использования судебными органами (этой или других стран) и в случаях банкротства ИТ-поставщиков или технологических сбоев и т. д. Следует отметить, что срок безопасного хранения данных в разных странах различается. Здесь следует придерживаться согласованного подхода, предусматривающего, например, безопасное хранение национальными органами всех данных eCMR в течение десяти лет;
- мониторинг использования услуг eCMR на своей территории и сообщение о случаях нарушения/

признан и валидирован государственными органами страны этого поставщика.

Пользователи электронной накладной, имеющие право просматривать данные по соответствующему запросу и представлять комментарии

Валидационный орган

Валидационный орган, хотя и не участвует в работе будущей системы eCMR, но играет роль, которая имеет первостепенное значение: он создает доверие к системе и обеспечивает взаимное признание, необходимое для устойчивости и бесперебойной работы международной системы.

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eSMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
		<p>монополистической или олигополистической практики и т. д., противоречащих принципам работы eSMR;</p> <ul style="list-style-type: none"> временный/окончательный отзыв валидации для создания eSMR у ИТ-компаний, замеченных в вышеупомянутых видах практики, с уведомлением всех заинтересованных сторон системы о факте временного/окончательного отзыва валидации. <p>Такой национальный орган с соответствующими задачами создаст доверие к системе и обеспечит взаимное признание, необходимое для бесперебойного функционирования международной электронной системы. Правительству каждой страны следует решить, какой орган/организацию назначить. Эти задачи может выполнять какая-либо палата, национальная ассоциация автомобильного транспорта, новый орган и т. д. Правительство обязано официально объявить о создании этого органа и о возложенных на него задачах и обязанностях. Следует отметить, что функции этого органа не должен выполнять орган, который осуществляет аутентификацию пользователей (грузоотправителя, перевозчика, грузополучателя), так как это является другой функцией.</p> <p>Компания, предоставляющая ИТ-решение(я)</p> <p>Компания, предоставляющая ИТ-решение(я), может начать рекламу и продажу услуг eSMR только после того, как она будет валидирована соответствующим национальным органом. Эта компания должна решить, будет ли она взимать плату со своих пользователей и в каком размере, а также какую технологию она будет использовать, исходя из принципов свободного рынка. Предоставляемые компанией решения должны соответствовать всем предусмотренным требованиям в отношении кибербезопасности, неизменности сообщений, хранения данных и доступа к ним и т. д. Крупные транспортные компании могут решить вести</p>	<p>Компания, предоставляющая ИТ-решение(я)</p> <p>ИТ-поставщик не должен иметь доступ к просмотру/изменению данных eSMR, создаваемых разработанной им системой, если эта система находится в открытом доступе. Если система была разработана самой транспортной компанией для ведения своих операций, то ИТ-поставщик должен иметь доступ к данным на основе правил, действующих для перевозчиков. ИТ-поставщик не должен санкционировать продажу или обмен данных, создаваемых на его платформе, для получения прибыли или по любым другим</p>

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
		<p>разработку таких приложений внутри компании, т. е. на основе своих собственных ИТ-систем. Этот вариант должен также существовать. В этом случае эти системы должны быть валидированы национальным органом.</p>	<p>причинам, включая соображения конкуренции и т. д.</p> <p>Примечание: Как уже упоминалось, в целях защиты данных, а соответственно и целостности системы, монополистической/олигополистической практики следует избегать. Однако секретариат не уверен в том, как можно избежать подобной практики в условиях свободного рынка, когда та или иная компания может быть объединена с другой компанией из соседней страны, приобрести другую компанию из соседней страны или просто открыть филиалы в различных точках. Здесь Группе следует внести свое предложение.</p>
		<p>Таможенные органы</p> <p>Таможенные органы признаны одной из заинтересованных сторон будущей системы eCMR. По причинам, которые различаются в зависимости от географического региона, таможенные органы используют/проверяют накладные КДПГ.</p> <p>Следует отметить, что, помимо прочего, замечания таможенных органов также связаны с вопросами, имеющими отношение к ответственности перевозчиков (статья 17, пункт 4), такими как отсутствие или дефектное состояние упаковки в случае грузов, которые по своей природе подвержены порче и повреждению без упаковки, характер некоторых грузов, которые могут быть полностью или частично утеряны или повреждены, в частности в результате поломки, ржавления, внезапного гниения, усушки, убыли, нормальной утечки или действия паразитов и грызунов и т. д. В этом смысле стороны договора (грузоотправитель, перевозчик, получатель) заинтересованы в том, чтобы таможенные органы представляли свои замечания относительно грузового автомобиля или перевозимого груза или</p>	<p>Таможенные органы</p> <p>Таможенные органы должны иметь «доступ к просмотру данных eCMR по требованию», что означает, что по прибытии грузового автомобиля на их пограничные или внутренние пункты контроля они должны иметь возможность «просмотра данных», если это необходимо, или право «представления комментариев» в специальной электронной графе eCMR, доступной только таможенным органам независимо от ИТ-поставщика (т. е. независимо от технологии, географии, бизнес-культуры и т. д.). Право заполнения этой электронной графы (поля), которая будет создана, и представления комментариев будут иметь только таможенные органы. Внесенные комментарии не могут быть удалены. Все пользователи должны иметь возможность просмотра комментариев (комментарии приводятся в хронологическом порядке).</p> <p>Таможенные органы будут иметь право «доступа к просмотру данных eCMR или изменения данных любых других eCMR», относящихся к грузовым</p>

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
		любого другого оперативного вопроса, если таковые имеются.	автомобилем, прибывающим на их территорию, следующим транзитом или покидающим их территорию.
		Полиция/судебные органы	В случае проведения расследования на «право доступа к данным» распространяется право доступа судебных органов. Однако в случае нарушения они должны иметь право запрашивать данные для их хранения, и, соответственно, у них должна быть возможность сохранять эти данные.
		Судебные органы и полиция также должны иметь право «доступа к данным для их просмотра» по запросу/по требованию на основании проведения расследования по соответствующему делу независимо от ИТ-поставщика (т. е. независимо от технологии, географии, бизнес-культуры и т. д.).	Полиция/судебные органы Эти две категории органов несколько отличаются друг от друга. Сотрудники дорожной полиции во всех регионах останавливают и проверяют грузовые автомобили, главным образом просматривая накладные. Эти ежедневные проверки проводятся по разным причинам. Однако это означает, что сотрудники полиции должны быть оснащены мобильным телефоном/приложением, которое может считывать электронные данные, предъявленные перевозчиком (возможно, в формате QR-кода), и проверять их подлинность с помощью платформы, на которой эти данные были созданы.
			Что касается судебных органов, то их требования отличаются от требований полиции. Запрос судебных органов может быть направлен непосредственно в компанию, создавшую данные, или — если это согласовано — только в национальный орган, который обеспечивает безопасное хранение данных в течение согласованного срока до начала судебного разбирательства.

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
<p>Статья 5 КДПГ Оформление накладной в электронной среде</p>	<p>Статья 4 Условия для создания электронной накладной</p> <p>1. Электронная накладная содержит те же сведения, что и накладная, предусмотренная в Конвенции.</p> <p>2. Процедура, используемая для выдачи электронной накладной, обеспечивает целостность содержащихся в ней сведений с момента, когда она была впервые подготовлена в ее окончательной форме. Целостность обеспечивается тогда, когда сведения сохраняются в полном и неизменном виде, без учета любых добавлений или изменений, происходящих в обычном процессе передачи, хранения и демонстрации.</p> <p>3. В случаях, допускаемых в соответствии с Конвенцией, содержащиеся в электронной накладной сведения могут быть дополнены или изменены.</p> <p>Процедура, используемая для дополнения или изменения электронной</p>	<p>Вопрос целостности сведений тесно связан с доверием к системе. Будущая система eCMR должна прежде всего сохранять строгую — не подлежащую изменению — последовательность событий в соответствии с датами и временем, когда эти события произошли. Параллельно с этим относящаяся к каждому событию резервная копия данных (регулярное резервное копирование проводится не реже одного раза в день) должна быть отправлена от частного ИТ-поставщика национальной организации (если странами будет выбран такой вариант). Это послужит нескольким целям:</p> <ul style="list-style-type: none"> • сравнение данных (по запросу); • резервное копирование в случае технологического сбоя у ИТ-поставщика; • резервное копирование на случай банкротства ИТ-поставщика; • резервная процедура. 	<p>1. Формирование электронной накладной: один из пользователей (либо грузоотправитель, либо перевозчик) инициирует создание электронной накладной с помощью решения стороннего поставщика услуг (ИТ-поставщика) или собственного программного обеспечения (для перевозчиков). Для того чтобы сделать это и привлечь другого участника, им необходимо знать и использовать уникальный код (предоставленный национальным органом? ИТ-поставщиками?) другого партнера по договору (перевозчика/ грузоотправителя и грузополучателя. Другой партнер получит уведомление (по электронной почте, мобильному телефону) о том, что была сформирована новая накладная, с просьбой подтвердить ее и со всей информацией, предусмотренной в накладной КДПГ.</p> <p>2. Представление данных: представление новой электронной накладной может осуществляться с помощью решений нескольких ИТ-поставщиков, включая собственное программное обеспечение компании. Основные данные могут храниться в системах, чтобы облегчить заполнение форм. Должна быть обеспечена совместимость/взаимосвязь систем.</p> <p>3. Аутентификация: все пользователи должны пройти аутентификацию перед использованием системы с помощью различных средств аутентификации, согласованных пользователями/сторонами на международном уровне (КВТ/SC.1) (неисчерпывающий перечень):</p> <ol style="list-style-type: none"> a) национальная система аутентификации (электронные подписи и т. д.); b) сторонний поставщик;

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eSMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
	<p>накладной, должна давать возможность непосредственно выявлять любое дополнение или изменение в электронной накладной и сохранять сведения, которые в ней изначально содержались.</p>		<p>с) международная база данных пользователей.</p> <p>4. Выдача электронной накладной, когда она впервые сформирована в ее окончательной форме: грузоотправитель или перевозчик (в зависимости от того, кто инициировал создание электронной накладной) должен выдать электронную накладную в режиме онлайн, следуя очень простому, но конкретному процессу «выдача электронной накладной»; выдача электронной накладной: когда перевозчик/грузоотправитель нажимает кнопку «выдача электронной накладной», грузоотправителю/перевозчику должно быть отправлено уведомление, которое они должны открыть и утвердить (ссылка для перехода).</p> <p>5. Перевозчик должен сохранить за собой право выдавать накладную в режиме онлайн после погрузки грузов на свое транспортное средство и внесения своих замечаний/оговорок.</p> <p>6. Поскольку аутентификация происходит при входе в систему, нет необходимости в электронных подписях или других электронных способах оформления договора в режиме онлайн.</p>
<p>Статья 5 КДПГ (пункт 1) В соответствии со статьей 5 КДПГ накладная оформляется в трех оригинальных экземплярах.</p>	<p>В Протоколе eSMR используется только термин «электронная накладная», и при этом не уточняется, каким образом она соотносится с подходом, предусматривающим использование «трех экземпляров».</p>	<p>Будущая система eSMR не будет предусматривать функцию трех оригиналов, но будет включать все их функции.</p>	<p>Электронная накладная также должна выполнять функции всех трех экземпляров, и в процедурах, которые надлежит согласовать сторонам, необходимо указать, каким образом это будет осуществляться. В электронной среде не будет предусмотрено трех «электронных» экземпляров.</p>

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eSMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
Статья 5 КДПГ (пункт 2)		<p>Создание нескольких накладных</p> <p>Отправитель или перевозчик безусловно имеют право требовать составления отдельных накладных, когда груз должен быть погружен на разные транспортные средства или же когда дело касается различного рода грузов или разных партий грузов.</p>	<p>Платформа должна предоставлять отправителю и перевозчику возможность при работе в режиме онлайн создавать столько накладных, сколько они пожелают, исходя из вышеуказанных критериев, предусмотренных КДПГ.</p>
<p>Статья 3 Установление аутентичности электронной накладной</p>		<p><u>Примечание:</u> В одном из положений Протокола eSMR, в котором разъясняется понятие установления аутентичности электронной накладной, упоминаются электронные подписи, но не дается их четкого определения. В пункте 2 статьи 3 упоминается также, что аутентичность электронной накладной может быть установлена с использованием любого другого метода электронной аутентификации, разрешенного законодательством страны, в которой выдается электронная накладная. На практике это означает, что пользователи не могут использовать платформы, размещенные за пределами страны, в которой они работают и проходят аутентификацию. Кроме того, хорошо известно, что на данный момент не существует действующей международной конвенции, предусматривающей согласование электронных подписей или применение согласованного способа аутентификации пользователей электронных решений. Однако процесс аутентификации имеет первостепенное значение для работы будущей системы eSMR и непосредственно связан с созданием системы, пользующейся доверием и взаимно признаваемой всеми договаривающимися сторонами и пользователями. Для признания и соблюдения процедуры аутентификации всеми договаривающимися сторонами в Протоколе следует предусмотреть юридически обязывающую процедуру. Секретариат предлагает включить в Протокол новые положения, приведенные в колонке «Предлагаемые процессы».</p>	<p>Предлагается включить в Протокол eSMR новое положение, касающееся аутентификации.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Заинтересованные стороны, выдающие электронную накладную, проходят аутентификацию на основе национального законодательства (страны, территорию которой они покидают, или страны, в которой используется платформа). 2. Договаривающиеся стороны, связанные Дополнительным протоколом, касающимся eSMR, признают факт аутентификации накладной указанными в ней сторонами. 3. Компетентные органы публикуют перечень механизмов аутентификации, которые могут использоваться для аутентификации. <p>Договаривающиеся стороны, связанные Дополнительным протоколом eSMR, признают электронную накладную, составленную валидированной ИТ-платформой с участием сторон договора, аутентифицированных компетентными органами страны отправления и страны, в которой запрашивается изменение данных накладной посредством валидированной ИТ-платформы, в качестве юридического</p>

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
<p>Статья 6 КДПГ Сведения, содержащиеся в накладной</p>	<p>Сведения, содержащиеся в накладной</p>	<p>Конвенция предусматривает 11 обязательных позиций в накладной и семь дополнительных, которые заполняются в случае необходимости или по требованию. При этом Конвенция предусматривает, что стороны могут внести в накладную всякое иное указание, которое будет ими признано необходимым.</p>	<p>эквивалента признанной бумажной накладной КДПГ.</p> <p>Электронная накладная должна предоставлять сторонам возможность включить все эти 18 позиций, а также любую иную информацию по их усмотрению. Следует включить онлайн-указание, что в отношении перевозки применяются положения Конвенции КДПГ. Платформа должна предупредить отправителя, что он несет ответственность за все издержки перевозчика и убытки, причиненные ему вследствие неточности или недостаточности конкретных сведений (1 b), d), e), f), g), h) и j) и все дополнительные позиции), оговоренных в Конвенции.</p> <p>Будущая система eCMR должна также включать соответствующие поля данных для информации/данных о стоимости груза, превышающей максимальную сумму, указанную в пункте 3 статьи 23 Конвенции, о сумме, подлежащей оплате в случае особых условий для доставки груза, или для привлечения внимания перевозчика к опасному характеру груза и особым мерам предосторожности, которые следует предпринять.</p>
<p>Статья 22 Опасные грузы</p>			
<p>Статья 24 Декларирование стоимости</p>			
<p>Статья 26 Дополнительная ценность</p>			
<p>Статья 8 КДПГ</p> <p>1. При принятии груза транспортер обязан проверить:</p> <p>а) точность указаний, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест, а также их разметки и номеров; б) внешнее</p>		<p>Отправитель может просить перевозчика о проверке веса брутто груза, его количества или содержимого грузовых мест. Перевозчик должен иметь возможность вносить в электронную накладную результаты упомянутых проверок, т. е. замечания перевозчика относительно веса брутто/содержимого грузовых мест/количества груза по просьбе отправителя.</p>	

<i>Пояснение/ссылка на КДПГ</i>	<i>Пояснение/ссылка на eCMR</i>	<i>Предлагаемые концепции</i>	<i>Предлагаемые процессы</i>
состояние груза и его упаковки.			
2. Если транспортер не имеет достаточной возможности проверить правильность указаний, упомянутых в пункте 1 а) настоящей статьи, он должен сделать обоснованные оговорки в накладной. Он должен также мотивировать все могущие им быть сделанными оговорки относительно внешнего состояния груза и его упаковки. Эти оговорки не имеют обязательной силы для отправителя, если последний определенно не указал в накладной, что он их принимает.			
3. Отправитель имеет право требовать проверки транспортером веса брутто груза или его количества, выраженного в других единицах измерения. Он может также			

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
<p>требовать проверки содержимого грузовых мест. Транспортёр может требовать возмещения расходов, связанных с проверкой. Результаты упомянутых проверок вносятся в накладную.</p>	<p>Статья 5 Способ, посредством которого сторона, обладающая правами, возникающими на основании электронной накладной, в состоянии продемонстрировать наличие такого права</p>	<p>Этот аспект тесно связан с взаимным признанием аутентификации всеми договаривающимися сторонами, доверием, которым пользуется система, а также с признанием электронной накладной в качестве юридического эквивалента признанной бумажной накладной КДПГ.</p>	
<p>Статья 9 Доказательная ценность накладной</p>	<p>Статья 2 Область применения и юридическая сила электронной накладной Пункт 2: Электронная накладная, соответствующая настоящему Протоколу, считается равноценной накладной, предусмотренной в Конвенции, и на этом основании обладает такой же доказательной силой и влечет за собой такие же последствия, что и накладная.</p>		

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
Статья 11 КДПГ	Статья 6 Документы, дополняющие электронную накладную, включают квитанцию о приеме груза и любую необходимую информацию для идентификации груза и доступа к электронной накладной.	Сопроводительные документы Группа отметила, что цель заключается в том, чтобы не вводить электронные административные процедуры, и лица, участвующие в административной процедуре, не получают права использовать электронные документы. Неясно, что именно предполагают соответствующие требования и процедуры.	КДПГ предусматривает, что к накладной должны быть приложены необходимые документы для выполнения таможенных и иных формальностей. Следует предусмотреть, чтобы будущие приложения eCMR предоставляли как минимум возможность прикреплять сопроводительные документы к электронным накладным в форматах pdf, jpeg или в любом другом подходящем формате. Если существует возможность подключения к другим системам, в которых создаются сопроводительные документы, то такое подключение следует разрешить, и данные этих документов также могут быть отправлены посредством электронных сообщений.
Статья 12 Право распоряжения грузом		Согласно статье 12 КДПГ, для осуществления права распоряжения грузом до его прибытия отправитель должен предъявить первый экземпляр накладной. В частности, перевозчик должен иметь возможность убедиться в том, что перед ним оригинал экземпляра отправителя. Электронная накладная должна также позволять отправителю осуществлять последующие распоряжения путем предъявления электронного «оригинала». При этом после передачи грузополучателю второго экземпляра накладной отправитель теряет право распоряжаться грузом. Это требует также наличия электронного механизма и процедур, необходимых для учета этого важного аспекта.	Как только грузополучатель становится ответственным за распоряжение грузом, право грузополучателя на доступ к данным трансформируется из права «доступа к просмотру данных» в право «внесения комментариев». В этот момент право грузоотправителя на доступ к данным трансформируется из права «изменения данных» в право «доступа к просмотру данных». По Конвенции и при работе с бумажными документами это происходит, когда грузополучателю передается второй экземпляр накладной. В электронной среде это может происходить в следующих случаях: <ul style="list-style-type: none"> • если в электронной накладной грузоотправителем даны конкретные инструкции относительно того, когда грузополучатель может воспользоваться правом распоряжения грузом; • если грузоотправитель принимает такое решение (статья 12, пункт 3), когда в накладной имеется соответствующее

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
Статья 13 Права и обязанности получателя	Статья 5 Порядок направления подтверждения факта сдачи груза получателю	Следует отметить, что в КДПГ нет ссылки на какое-либо доказательство факта сдачи груза, в то время как есть ряд положений, касающихся прав и обязанностей грузополучателя.	<p>положение, в будущей системе eCMR следует предусмотреть такую функцию;</p> <ul style="list-style-type: none"> • если грузополучатель обращается с таким запросом и грузоотправитель одобряет его, в будущей системе eCMR следует предусмотреть такую функцию; • когда перевозчик доставляет груз грузополучателю, в будущей системе eCMR следует предусмотреть такую функцию.
Статья 15 Препятствия для сдачи груза		<p>В электронной среде необходимо ввести два новых термина, чтобы учесть все функции, предусмотренные в КДПГ для грузополучателя: доказательство факта сдачи груза и доказательство принятия груза.</p> <p>Следует также отметить, что Конвенция КДПГ (Область применения, статья 1, пункт 4) не применяется к перевозкам, производимым согласно международным почтовым конвенциям (Конвенция ВПС). Поэтому при перевозке практически всех упаковок курьерскими/почтовыми компаниями Конвенция КДПГ не используется. Однако это отнюдь не означает, что грузополучателем не может быть домашнее хозяйство. Но случаи, когда грузополучателем является домашнее хозяйство, настолько редки по сравнению со случаями, когда грузополучателями являются торговые компании, что при разработке будущей системы не следует выделять их в отдельную категорию.</p> <p>Следует также отметить, что по вышеупомянутым причинам любая процедура доказательства факта сдачи груза и доказательства принятия груза должна быть разработана таким образом, чтобы действительно охватывать права и обязанности грузополучателя и</p>	<p>Грузополучатель должен быть аутентифицирован и включен в электронную накладную с момента заключения договора в режиме онлайн. Адрес электронной почты и мобильный телефон грузополучателя должны быть включены в накладную для получения уведомлений в определенных случаях, касающихся конкретной накладной.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Доказательство факта сдачи груза: технологически можно обеспечить двухэтапную проверку уже аутентифицированного грузополучателя. Например, при оформлении накладной в режиме онлайн грузополучатель получает на свой мобильный телефон/электронный адрес уникальный код. Грузополучатель должен по запросу перевозчика, доставляющего груз, ввести этот код в систему для получения груза. Тогда же грузополучатель получает право распоряжаться грузом, и это заменяет процедуру передачи второго экземпляра накладной. После выполнения этого действия все заинтересованные стороны получают уведомление о том, что груз прибыл в место назначения. • Доказательство принятия груза: следующим шагом должно быть доказательство

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
		<p>перевозчика. В этом смысле подпись на экране (мобильном устройстве) не является приемлемым решением в качестве доказательства факта сдачи груза.</p>	<p>принятия груза. Грузополучатель на основании Конвенции имеет право проверить груз и принять его или отказаться от его принятия (с соответствующими последствиями) или даже назначить нового грузополучателя. Поэтому грузополучатель должен войти в систему и либо принять груз в режиме онлайн, завершая работу с накладной [или обновляя ее], либо сделать оговорки/замечания/добавить комментарии (с загрузкой фотографий/видео для обоснования этих оговорок). Перевозчик получит возможность прочесть эти комментарии (он не может удалить их, но может ответить на них, если это необходимо).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Грузополучатель, даже если он отказался от принятия груза, может в любой момент потребовать его сдачи, если только перевозчик не получил от отправителя иных инструкций (пункт 2 статьи 15 КДПГ). Будущая система должна предусматривать такой случай. • Когда речь идет о незаметных снаружи утратах или повреждениях, указанные выше оговорки должны быть сделаны в письменной форме (статья 30). Будущая система должна предусматривать такой случай. • Препятствия для сдачи груза, которые система должна учесть путем создания соответствующей последовательности событий/сообщений: <ul style="list-style-type: none"> • если грузополучатель отказывается принять груз, то отправитель должен иметь право дать перевозчику инструкции относительно места доставки

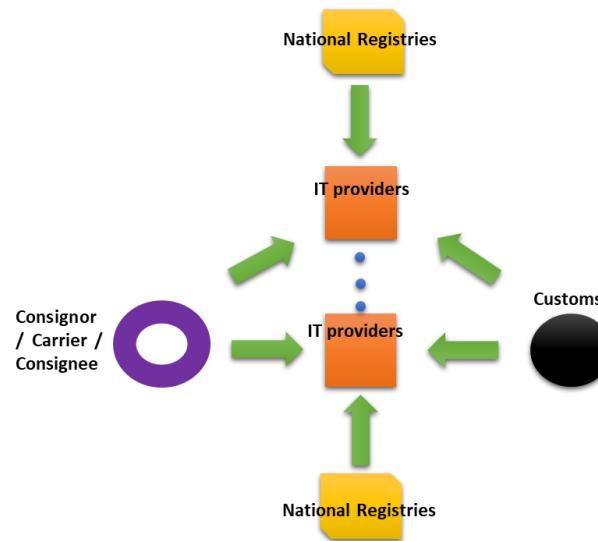
Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
			<p>груза. Будущая система eCMR должна предоставлять возможность отказа от принятия груза. В таком случае отправитель должен иметь возможность получить доступ к данным и дать перевозчику указания относительно места доставки груза;</p> <ul style="list-style-type: none"> • в случае новых инструкций для перевозчика отправитель или грузополучатель, желающий осуществить право распоряжения грузом, возмещает перевозчику расходы и ущерб, вызванные выполнением этих инструкций; • в случае получения таких инструкций лицом, для которого они предназначены, их выполнение не должно нарушать хода нормальной работы предприятия перевозчика и наносить ущерба отправителям или получателям других грузов; • упомянутые инструкции не должны ни в коем случае приводить к разбивке грузов; • в системе должны быть предусмотрены такие случаи, как просрочка доставки (статья 19) или потеря груза (статья 20).
<p>Статья 35 Проверка груза, доказательная ценность накладной</p> <p>Чтобы в дальнейшем получить право распоряжаться грузом, перевозчик должен во</p>	<p>1. Перевозчик, принимающий груз от предыдущего перевозчика, вручает последнему датированную и подписанную им расписку. Он должен указать свое имя и адрес на втором экземпляре накладной. В случае надобности он делает на этом экземпляре, равно как и на выданной расписке, оговорки, аналогичные предусмотренным в пункте 2 статьи 8.</p>	<p>Последующий перевозчик — это роль, предусмотренная для будущей системы eCMR. Когда основной перевозчик назначает последующего перевозчика, создается новое событие с уведомлением всех остальных сторон накладной. Необходимо определить процесс назначения последующего перевозчика для конкретной накладной. Если перевозка, условия которой определяются одной-единственной</p>	

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
<p>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>– 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</p>		<p>2. Положения статьи 9 применяются к взаимоотношениям между последовательными перевозчиками.</p>	<p>накладной, выполняется последовательными дорожными перевозчиками, каждый из них несет ответственность за всю операцию, причем второй перевозчик и каждый последующий перевозчик в силу принятия ими груза и накладной становятся сторонами накладной на указанных в ней условиях.</p> <p>Статья 34 КДПГ касается ответственности последующих перевозчиков. Предварительным условием для этого является принятие груза и накладной вторым перевозчиком и каждым последующим перевозчиком. Проблема для электронной среды заключается в том, как «передать» электронную накладную последующему перевозчику. Это предполагает, что накладная более не находится в распоряжении первого дорожного перевозчика (экспедитора?) и переходит в распоряжение второго дорожного перевозчика. Как будет происходить передача накладной в электронном виде? Должен быть разработан конкретный процесс с учетом функциональных спецификаций, отражающих это событие. Причем проблема не в технологии. Речь идет об обеспечении ответственности последующих перевозчиков. Кроме того, согласно статье 35 КДПГ, перевозчик, принимающий груз от предыдущего перевозчика, вручает последнему датированную и подписанную им расписку. Как это будет выглядеть в электронной среде? Скорее всего, система должна создавать электронную расписку для передачи между перевозчиками. Опять же, для этого события должен быть разработан специальный процесс и описаны конкретные технические спецификации.</p>

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eCMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
<p>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>Статья 6 (пункт 1) Дополнительные обязательства перевозчика при использовании электронных накладных</p> <p>Перевозчик предоставляет грузоотправителю по его просьбе квитанцию о приеме груза и любую необходимую информацию для идентификации груза и доступа к электронной накладной, предусмотренной Протоколом.</p>	<p>Это конкретное положение было буквально скопировано из Монреальской конвенции 1999 года, которая устанавливает ответственность авиакомпаний в случае смерти или телесного повреждения пассажиров, а также в случаях задержки, повреждения или утери багажа и груза. Она объединяет все различные международные договорные режимы, регулирующие ответственность авиакомпаний, которые бессистемно развивались с 1929 года. Секретариат попытается выяснить, есть ли какая-либо информация о причине включения пункта 1 статьи 6 в пояснительную записку к Протоколу eCMR.</p> <p>В пункте 2 статьи 4 Монреальской конвенции упоминается следующее:</p> <p>Вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке. Если используются такие другие средства, перевозчик, по просьбе отправителя, выдает ему квитанцию на груз, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, содержащейся в записи, сохраняемой такими другими средствами.</p>	<p>Возможное объяснение того, почему статья 6 была включена в текст Протокола.</p> <p>В документе TRANS/SC.1/2002/1 (стр. 4), который был представлен ЮНИДРУА (февраль 2002 года), упоминается конкретный пункт: «Этот пункт взят из статьи 4.2 Монреальской конвенции. Статья 4 предусматривает, что «вместо авиагрузовой накладной могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись о предстоящей перевозке», однако во избежание «доминирования» электронных средств эта статья обязывает, тем не менее, перевозчика выдавать бумажную квитанцию о приеме груза». В этом же документе был приведен вопросник, где последний вопрос касался этого конкретного положения, с тем чтобы выяснить у правительств, согласны ли они с его включением в Протокол.</p> <p>В проекте 2003 года содержится статья 7 с заголовком «Право распоряжения». В пункте 1 этой статьи упоминается следующее: «В таких случаях, когда выдается электронная накладная,</p>

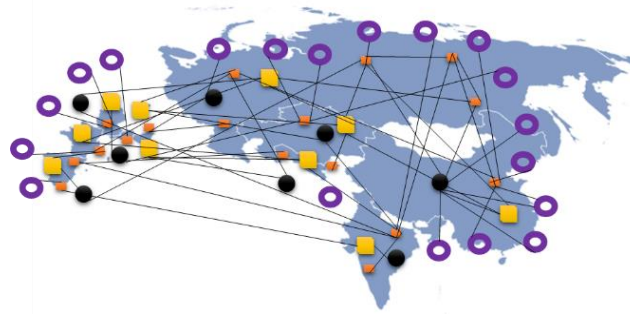
Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eSMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
		<p>При перевозке воздушных грузов с участием стран, которые не ратифицировали Монреальскую конвенцию, но продолжают применять режимы Варшавской конвенции 1929 года (ВК 29) и Гаагского протокола 1955 года (ГП 55), требуются физические бумажные записи, с тем чтобы перевозчик мог полагаться на пределы ответственности, установленные в Конвенции. Это означает, что бумажные перевозочные документы, такие как авиагрузовая накладная, должны сопровождать груз на всем пути его следования. Монреальская конвенция разрешает также использование электронных авиагрузовых накладных (e-AWB) и других перевозочных документов, что не затрагивает возможность перевозчика полагаться на пределы ответственности, установленные в Конвенции. Таким образом, по мнению секретариата, Монреальская конвенция включает это положение для тех случаев, когда электронная авиагрузовая накладная используется при участии стран, которые не ратифицировали Конвенцию и все еще применяют Варшавскую конвенцию или Гаагский протокол.</p> <p>Секретариат считает, что это положение является одной из причин того, что Протокол eSMR нуждается в пересмотре и внесении определенных поправок, с тем чтобы он стал более простым и предоставлял определенные описания в отношении будущей системы eSMR в тех случаях, когда это необходимо. Представляется, что это положение не имеет практического применения в мире автомобильных перевозок или в будущей системе eSMR.</p>	<p>отправитель теряет право распоряжаться грузом, как только перевозчик передает ключ доступа получателю в соответствии со статьей 5». Эта статья содержит также следующее примечание: «Поскольку электронная накладная выдается не более чем в одном экземпляре, требование о представлении первого экземпляра не применяется. Предоставление ключа, позволяющего вводить инструкции в накладную только лицу, имеющему право распоряжения, служит гарантией того, что только лицо, имеющее право распоряжения, будет уполномочено вводить инструкции в транспортную накладную».</p>
		<p>Высокоуровневая архитектура</p> <p>Приведенный выше анализ/описание заинтересованных сторон и их ролей является основой для формирования приведенной ниже высокоуровневой архитектуры будущей системы eSMR. Сотни тысяч грузоотправителей и грузополучателей должны быть</p>	<p>Высокоуровневая архитектура</p> <p>Этот первый проект высокоуровневой архитектуры предполагает следующие процессы:</p> <ul style="list-style-type: none"> • национальный орган должен валидировать ИТ-решения, предоставляемые на его

определенным образом связаны с **сотнями** частных ИТ-компаний, причем их связь не должна зависеть от технологии, которую они используют, что обеспечит возможность работы системы независимо от используемого ИТ-поставщика; определенные ИТ-поставщики должны валидироваться и оцениваться на регулярной основе национальными регистрационными организациями договаривающихся сторон (1–2 или сколько в каждой стране?). В то же время доступ таможенных органов договаривающихся сторон (по соответствующему требованию) к информации, содержащейся в eCMR, требует подключения к системам сотен ИТ-поставщиков.



территории, и довести до сведения других договаривающихся сторон и рынка перечень валидированных решений;

- предусмотренные национальные механизмы аутентификации должны быть доведены до сведения всех договаривающихся сторон. Любой пользователь системы (грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель) должен быть аутентифицирован этими национальными механизмами аутентификации;
- ИТ-решения должны гарантировать, что доступ к соответствующим системам предоставляется только аутентифицированным пользователям;
- перевозчики и грузоотправители той или иной страны должны иметь возможность использовать ИТ-решения (частные или общедоступные), валидированные в их стране;
- ИТ-поставщики должны обеспечить безопасное хранение данных в национальном органе, осуществляющем валидацию, или с помощью любого другого решения, выбранного правительством, при условии что это решение официально доведено до сведения всех договаривающихся сторон;
- ИТ-поставщики должны обеспечить возможность включать/принимать в качестве пользователей своих ИТ-решений грузополучателей, экспедиторов, субподрядных перевозчиков и последующих перевозчиков, которые работают за рубежом и прошли аутентификацию с помощью других национальных систем/механизмов аутентификации;



- различные ИТ-решения из разных стран и регионов должны быть связаны/совместимы. На практике это означает, что если в течение одного года работы системы eSMR теоретически имеется сто ИТ-поставщиков, то для обеспечения взаимосвязи всех ИТ-решений потребуется четыре тысячи девятьсот пятьдесят (4950) соединений. С практической точки зрения это достаточно большие инвестиции со стороны ИТ-поставщиков;
- кроме того, таможенные органы имеют право запросить данные конкретной накладной, относящейся к прибывающим на их границу транспортным средствам и т. д. Они могут следовать из любой точки и использовать любое ИТ-решение, валидированное в их стране. На практике это означает, что если на данный момент имеется 58 договаривающихся сторон КДПГ и если в конечном итоге будет найдено решение для введения в действие eSMR и все они ратифицируют Протокол, то 58 таможенных органов должны будут — если это будет разрешено, в основном по соображениям безопасности — подключиться по крайней мере к 100 ИТ-решениям (теоретическое число). Это означает, что каждый таможенный орган, желающий получить доступ к данным, должен выполнить в общей сложности 100 проектов по подсоединению. Таким образом, все таможенные органы всех договаривающихся сторон осуществляют 5800 соединений;
- для дорожной полиции и судебных органов будут действовать те же условия;

Пояснение/ссылка на КДПГ	Пояснение/ссылка на eSMR	Предлагаемые концепции	Предлагаемые процессы
			<ul style="list-style-type: none">• возникает вопрос о грузополучателях, поскольку именно грузополучатели обычно используют ИТ-решения за рубежом. Число этих соединений будет, естественно, зависеть от количества торговых партнеров, количества перевозчиков/экспедиторов, услуги которых они используют, и т. д. Кроме того, эти соединения не занимают так много времени, как, например, в случае таможенных органов;• на данный момент, по приблизительным подсчетам, каждый год оформляется более 600 млн накладных КДПГ. Это образует очень крупный рынок, и 100 ИТ-поставщиков/ИТ-решений, о которых идет речь в нашем сценарии, — это, скорее всего, пессимистичная оценка;• следует также отметить, что Организация Объединенных Наций прилагает усилия для обеспечения надлежащего и устойчивого функционирования eSMR с целью дальнейшего продвижения Конвенции в других регионах (Африка, Латинская Америка), привлекая новые договаривающиеся стороны и облегчая автомобильные перевозки в других регионах. С практической точки зрения это означает, что количество пользователей/заинтересованных сторон в ближайшие годы резко возрастет.

События	Пользователи электронной накладной, имеющие право создавать и изменять данные, включая предоставление комментариев												Пользователи электронной накладной, имеющие право просмотра данных по соответствующему запросу и предоставления комментариев											
	Грузоотправитель				Перевозчик				Грузополучатель				Таможенные органы				ИТ-поставщик				Другие органы (суды, полиция и т. д.)			
	Про- смотр данных	Ввод данных	Коммен- тарии	Уведом- ление	Про- смотр данных	Ввод данных	Коммен- тарии	Уведом- ление	Про- смотр данных	Ввод данных	Коммен- тарии	Уве- домле- ние	Просмотр данных	Ввод данных	Коммен- тарии	Уведом- ление	Про- смотр данных	Ввод данных	Коммен- тарии	Уведом- ление	Про- смотр данных	Ввод данных	Коммен- тарии	Уведом- ление
Сведения, содержащиеся в накладной	x	✓	✓	x	x	✓	✓	x	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Оформление электронной накладной	x	✓	✓	✓	x	✓	✓	✓	✓	x	x	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Принятие груза перевозчиком	x	✓	✓	x	x	✓	✓	x	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Права и обязанности получателя	✓	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	✓
Доказательство принятия груза	x	x	x	✓	x	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Распоряжение грузом грузоотправителем	x	x	✓	x	x	✓	x	x	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Назначение грузополучателем нового грузополучателя	x	x	x	✓	x	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Прибытие на границу	x	x	x	✓	x	x	x	✓	x	x	x	✓	✓	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x
Прибытие на внутренний таможенный пункт	x	x	x	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x
Выезд с пограничного пункта	x	x	x	✓	x	x	x	x	✓	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x

Назначение субподрядных перевозчиков	x	x	x	✓	x	✓	✓	✓	x	x	x	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Юридические оговорки при получении груза	x	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Препятствия для сдачи груза	x	x	x	✓	x	x	✓	✓	x	x	✓	✓	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Запрос данных органами власти	x	x	x	✓	x	x	x	✓	x	x	x	✓	x	x	x	x	x	x	x	✓	x	x	✓	