



---

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по автомобильному транспорту****Сто восемнадцатая сессия**

Женева, 17–19 октября 2023 года

Пункт 2 с) iv) предварительной повестки дня

**Документы по внутреннему транспорту:****Конвенция о договоре международной  
дорожной перевозки грузов****Группа экспертов по введению****в действие Дополнительного протокола****Часть I доклада Группы экспертов по введению  
в действие eCMR: Предлагаемые концептуальные  
и функциональные спецификации будущей  
системы eCMR****Представлено Группой экспертов****I. Справочная информация**

1. На своей шестой (заключительной) сессии Группа экспертов поручила секретариату представить SC.1 к ее 118-й сессии доклад, включающий документы ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/3/Rev.1, ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/4/Rev.1, ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/5 и ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/3/Rev.2 с пересмотренными положениями, которые были включены в него в ходе этой сессии. MCAT и его члены высказали некоторые опасения.

2. В ходе сессии Группа экспертов обсудила, изменила и поручила включить в документы ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/3/Rev.1, ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/4/Rev.1 и ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/5 конкретные замечания, изложенные различными участниками работы и указанные ниже (с учетом опасений, сформулированных MCAT и его членами).

3. Кроме того, заявления, сделанные Европейской комиссией и входящими в Международный союз автомобильного транспорта (MCAT) объединениями «Транспорт и логистика Нидерландов» (Transport en Logistiek Nederland) и «Латвийская автомобильная ассоциация» (Latvijas Auto Association), были включены в приложения I и II к докладу о работе шестой сессии Группы экспертов по введению в действие eCMR (GE.22) (ECE/TRANS/SC.1/GE.22/12). Иран (Исламская Республика) сделал оговорку, которая включена в приложение III к докладу о работе той же шестой сессии.



4. Пункты 12 и 13 документа ECE/TRANS/SC.1/GE.22/12 воспроизводятся дословно с учетом их актуальности с точки зрения настоящего отчета и работы GE.22 на сегодняшний день:

«12. Группа экспертов высоко оценила проделанную до настоящего времени работу и усилия экспертов по подготовке проекта концептуальных и функциональных спецификаций будущей системы eCMR в соответствии с ее мандатом и планом работы.

13. Группа экспертов также признала, что некоторые аспекты анализа, содержащегося в документах, требуют дополнительной проработки, с тем чтобы Группа могла дать конкретные рекомендации SC.1 и завершить работу над концептуальными и функциональными спецификациями. Поэтому Группа экспертов, за исключением Ирана (Исламская Республика), который сделал соответствующую оговорку, просила продлить ее мандат согласно своему нынешнему кругу ведения и плану работы для завершения выполнения своих задач и представления SC.1 доклада на ее 119-й сессии в октябре 2024 года. Она поручила секретариату включить эту просьбу в повестку дня 118-й сессии SC.1, которая состоится в октябре 2023 года. MCAT также просил учесть в контексте будущей деятельности GE.22 (в случае продления ее мандата) гибридное решение (т. е. возможность представления транспортным оператором или водителем данных e-CMR различными способами, с тем чтобы они могли быть прочитаны человеком)».

5. Настоящий документ содержит часть I доклада GE.22 к 118-й сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1). В его основу положен документ ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/3/Rev.1 с пересмотренными положениями, внесенными на шестой сессии GE.22 (с учетом опасений, сформулированных MCAT и его членами). SC.1 предлагается рассмотреть доклад Группы экспертов, состоящий из частей I, II, III и IV (ECE/TRANS/SC.1/2023/2–5), и принять по просьбе Группы экспертов (за исключением Ирана (Исламская Республика)) решение о продлении ее мандата согласно ее нынешнему кругу ведения и плану работы, с тем чтобы завершить выполнение ее задач и представить SC.1 доклад на ее 119-й сессии в октябре 2024 года. MCAT также просил учесть в контексте будущей деятельности GE.22 (в случае продления ее мандата) гибридное решение (т. е. возможность представления транспортным оператором или водителем данных e-CMR различными способами, с тем чтобы они могли быть прочитаны человеком).

## II. Введение — Исторический обзор

6. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (Конвенция КДПГ) вступила в силу в 1956 году и в настоящее время насчитывает 58 Договаривающихся сторон (по состоянию на февраль 2023 года). Согласно статье 1 КДПГ, Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение при помощи транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна является участницей Конвенции. Это одна из немногих конвенций в ведении ЕЭК, касающихся только частного права.

7. КДПГ касается условий договора, документа договора (накладной), а также пределов ответственности перевозчика в случае полной или частичной утраты перевозимого груза, повреждения груза либо в случае задержки доставки груза. Кроме того, Конвенция определяет содержание накладной (известной также как накладная КДПГ), подтверждающей договор перевозки.

8. Успех КДПГ обусловлен примечательной стабильностью ее положений, а также качеством текста, который оказывает серьезное воздействие как на национальное законодательство, так и на международное право.

9. Накладная КДПГ подобна паспорту, необходимому для перемещения груза из одной страны в другую.

10. Если работу перевозчиков затрудняла бы неопределенность в сфере ответственности за перевозимые грузы, из-за которой соглашения о перевозке могли бы становиться предметом потенциально разорительных судебных разбирательств, то предприниматели вряд ли проявляли бы большое желание работать в транспортном секторе, а те, кто все же занялся бы перевозками, устанавливали бы значительную плату за свои услуги, с тем чтобы покрыть возможные судебные издержки. По всей видимости, такая ситуация была бы равнозначна запрету на свободу перемещения грузов. Вместе с тем КДПГ, устанавливающая подробные условия перевозки и распределения ответственности, а также максимальное ограничение и порядок действий, которые необходимо предпринять для получения компенсации, привносит в этот процесс элемент определенности, столь важный для бесперебойного осуществления международных автомобильных перевозок.

11. В целях правового обеспечения использования электронных накладных в 2008 году был принят Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (eCMR). В качестве дополнительного протокола Протокол по eCMR не направлен на изменение основных положений КДПГ, а представляет собой дополнительные правовые рамки для перевода накладных в цифровую форму.

12. По состоянию на февраль 2023 года Протокол по eCMR насчитывал 33 Договаривающиеся стороны. Важно отметить, что участниками Протокола по eCMR могут стать только Договаривающиеся стороны КДПГ.

13. Внедрение электронных накладных пока идет медленными темпами по ряду причин практического характера, главной из которых является отсутствие концептуальных спецификаций по фактическому применению eCMR, которыми могли бы руководствоваться основные пользователи. Можно также отметить недостаточное число Договаривающихся сторон, которые были бы расположены рядом друг с другом, образуя транспортный коридор. До недавнего времени такими Договаривающимися сторонами были только Испания и Франция. В настоящее время для апробирования электронных накладных осуществляется ряд экспериментальных проектов, в том числе в Испании и Франции и в регионе Бенилюкса.

14. Ключевое различие между КДПГ и Протоколом по eCMR выражается в том, что если КДПГ требует наличия документа в бумажном виде с обязательными сведениями и дополнительными сведениями (если это применимо), то Протокол по eCMR требует также договоренности о процедурах его применения и об обеспечении соблюдения этих процедур (согласно статье 5 Протокола по eCMR), включая аутентификацию (статья 3).

15. Составители текста Протокола по eCMR стремились не к изменению КДПГ по существу с юридической точки зрения, а к дополнению ее в целях обеспечения возможности факультативного составления накладной с помощью методов, используемых для электронной регистрации и обработки данных.

16. Несмотря на то, что в пункте 1 статьи 5 Дополнительного протокола по eCMR перечислены шесть процедур и методов их осуществления, в отношении которых «стороны, заинтересованные в выполнении договора перевозки, договариваются в целях обеспечения соблюдения положений Протокола по eCMR и КДПГ», Протокол не содержит определенных и конкретных указаний по фактическому применению этих процедур, оставляя этот вопрос открытым для толкования и, следовательно, оставляя на усмотрение каждого из пользователей, прямо (перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель) или косвенно (Договаривающиеся стороны, таможенные органы, полиция, другие органы власти) заинтересованных в осуществлении Дополнительного протокола по eCMR, обеспечение защиты своих интересов либо путем организации пробных перевозок с учетом своих индивидуальных потребностей, либо путем отказа от участия в Протоколе.

Замечания, высказанные на шестой сессии Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) и его объединениями, а именно: Азербайджанской ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (ABADA), Германским федеральным объединением предприятий грузового транспорта, логистики и утилизации отходов (BGL) и Латвийской

автомобильной ассоциацией (LAA), по пункту 16 при поддержке Ирана (Исламская Республика): исключить текст после слова «пользователи».

Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Ассоциация логистики Словакии и Британская ассоциация международных перевозчиков (BIFA) как представители части частного сектора, а также правительство Швеции заявили о своем несогласии с замечаниями МСАТ и его объединений, а также правительства Ирана (Исламская Республика).

17. Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) на своей девяносто второй сессии (TRANS/SC.1/363, п. 41, декабрь 1998 года) заключила, что разработка протокола к КДПГ, включающего электронный обмен данными (ЭОД), представляет собой сложный вопрос, который потребует проведения дальнейшего анализа экспертами по ЭОД, транспорту и частному праву, и поручила секретариату запросить у Международного института унификации частного права (УНИДРУА), находящегося в Риме, мнение по этому вопросу.

18. Основным разработчиком Дополнительного протокола по eCMR в рамках SC.1 был профессор Ж. Путцейс из УНИДРУА. Работа началась в 2000 году и завершилась в 2008 году, когда Протокол был представлен для подписания и ратификации правительствами.

19. В проекте текста протокола 2006 года профессор Ж. Путцейс впервые представил статью 5, в которой говорится об основных процессах введения электронной накладной в действие. Предложенный текст представлял собой статью 6 проекта Роттердамских правил 2005 года, озаглавленную «Процедуры использования оборотных транспортных электронных записей». В окончательный текст Роттердамских правил, предложенный правительствам для подписания и ратификации, эта статья была включена как статья 9. Кроме того, в Дополнительном протоколе eCMR непосредственно говорится о сторонах, заинтересованных в выполнении договора перевозки. Далее в статье 1 «Определения» понятие «электронная накладная» определяется следующим образом: «“электронная накладная” означает накладную, источником которой является электронное сообщение, переданное перевозчиком, грузоотправителем или любой другой стороной, заинтересованной в выполнении договора перевозки, к которому применяется КДПГ...». То есть, речь идет не только о перевозчике и грузоотправителе.

20. В секторе автомобильных перевозок приходится решать совершенно иные оперативные задачи, нежели в секторе морских перевозок (Роттердамские правила). Число грузоперевозчиков исчисляется тысячами, а грузовики пересекают сотни границ. Даже если договориться о том, что слово «стороны» будет относиться только к грузоотправителям и грузоперевозчикам (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 согласовать единые процедуры и стандарты.

21. Следует отметить, что работа по введению в действие eCMR не должна быть сосредоточена только на переводе существующей бумажной формы/накладной в электронный формат. В первую очередь следует обеспечить применение Конвенции также и в электронной среде, например уделить внимание способу, посредством которого сторона, обладающая правами, возникающими на основании электронной накладной, сможет продемонстрировать наличие таких прав, и вопросу о принятии электронной накладной в качестве юридического эквивалента принятой бумажной накладной КДПГ.

Замечания, высказанные на шестой сессии МСАТ и его объединениями ABADA, BGL и LAA по пункту 21 при поддержке Ирана (Исламская Республика): исключить слово «не» в первом предложении, а также текст, начинающийся со слова «Например».

ФИАТА, Ассоциация логистики Словакии и ВІFA как представители части частного сектора, а также правительство Швеции заявили о своем несогласии с замечаниями МСАТ и его объединений, а также правительства Ирана (Исламская Республика).

### III. Определения

22. В настоящем разделе содержатся определения терминов, используемых в концептуальных и функциональных спецификациях будущей системы eCMR.

«Аутентификация» означает действие или процедуру по установлению аутентичности электронной накладной. Этап установления аутентичности электронной накладной следует за этапом формирования накладной в ее окончательном виде. Термин «аутентификация» также относится к действию или процедуре по аутентификации пользователей системы eCMR.

«Перевозчик» означает сторону, с которой заключен договор на выполнение международной дорожной перевозки грузов от места принятия к перевозке груза до расположенного в другой стране места, где предусмотрена сдача груза, как это указано в договоре. Перевозчик обычно указывается в качестве такового в накладной, которая может быть оформлена на бумаге или в электронном виде.

«Грузополучатель» означает сторону, которая указана как получатель груза, являющегося предметом договора международной дорожной перевозки грузов, в месте, где предусмотрена сдача груза. Грузополучатель указывается, как правило, в качестве такового в накладной, которая может быть оформлена на бумаге или в электронном виде. Обычно под грузополучателем понимается получатель, однако возможны ситуации, когда грузополучатель не является получателем (см. определение термина «получатель» ниже).

«Грузоотправитель» означает сторону, указанную в качестве отправителя груза, являющегося предметом договора международной дорожной перевозки грузов в месте, где предусмотрена сдача груза. Грузоотправитель указывается, как правило, в качестве такового в накладной, которая может быть оформлена на бумаге или в электронном виде. Обычно под грузоотправителем понимается отправитель, однако возможны ситуации, когда грузоотправитель не является отправителем (см. определение термина «отправитель» ниже).

«Конвенция» означает Конвенцию о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).

«Электронное сообщение» означает информацию, подготовленную, отправленную, полученную или хранимую с помощью электронных, оптических, цифровых или аналоговичных средств, будь то в форме электронного письма или в иной форме, в результате чего передаваемая информация является доступной для ее последующего использования.

«Электронная накладная» (или «ЭН») означает накладную, отправленную в виде электронного сообщения перевозчиком, отправителем или любой другой стороной, заинтересованной в выполнении договора перевозки, в отношении которого применяется Конвенция, включая сведения, логически связанные с электронным сообщением посредством вложений или иным образом привязанные к электронному сообщению в момент его отправления или после него, с тем чтобы стать частью электронной накладной.

«Электронная квитанция» означает аутентифицированную электронную квитанцию, которую перевозчик выдает при принятии груза от предыдущего перевозчика в соответствии с режимом перевозки, осуществляемой последовательно сменяющимися друг друга перевозчиками. На такой квитанции проставляется дата, она должна быть аутентифицирована и может содержать различные замечания и оговорки. Кроме того, этот термин означает аутентифицированную электронную квитанцию, которую субподрядчик выдает при принятии груза от предыдущего субподрядчика в случае

выполнения перевозки субподрядчиком(ами). На такой квитанции проставляется дата, она должна быть аутентифицирована и может содержать различные замечания и оговорки.

«Электронная подпись» означает данные в электронной форме, которые прикреплены к другим электронным данным или логически связаны с ними и которые служат методом аутентификации.

«Экспедитор» означает сторону, оказывающую экспедиторские и логистические услуги, которые представляют собой услуги любого рода, касающиеся перевозки (осуществляемой с использованием одного или нескольких видов транспорта), консолидации, хранения, обработки, упаковки или распределения грузов. Речь может идти также о связанных с ними вспомогательных и консультационных услугах, в том числе по вопросам таможенного и налогового сопровождения, декларирования товаров для официальных целей, страхования грузов и сбора платежей или оформления связанных с грузом документов.

«Формирование» означает формирование электронной накладной в ее окончательном виде (пункт 2 статьи 4). Этап формирования электронной накладной в ее окончательном виде следует за этапом инициирования ее составления. Одна из сторон должна иметь возможность сформировать электронную накладную в ее окончательном виде.

«Инициирование составления» означает первый шаг в оформлении электронной накладной. Инициировать составление электронной накладной может перевозчик, отправитель, грузополучатель или любая другая сторона, заинтересованная в выполнении договора перевозки, в отношении которого применяется Конвенция.

«Поставщик ИТ-услуг» означает организацию, предоставляющую решение в области информационных технологий (ИТ), связанное с eSMR. К ним относятся компании, занимающиеся информационными технологиями, отправитель, перевозчик, получатель и любые другие лица, заинтересованные в предоставлении подобных ИТ-решений.

«ИТ-решение» означает конкретную систему информационных технологий, которая была разработана на основе концептуальных, функциональных и технических спецификаций Протокола, касающегося eSMR, и может использоваться пользователями для осуществления Протокола, касающегося eSMR, и КДПГ в электронной среде.

«Генеральная накладная» означает основную или исходную накладную, оформленную между грузоотправителем и перевозчиком. Понятие «генеральная накладная» становится особенно важным в тех случаях, когда для перевозки по всему маршруту или на отдельных его участках перевозчик прибегает к услугам одного или нескольких субподрядчиков или когда субподрядчик прибегает к услугам другого(их) субподрядчика(ов) для выполнения перевозки по всему маршруту или на отдельных его участках.

«Получатель» означает в контексте электронной накладной «грузополучателя», определение которого приводится выше. Однако в рыночных условиях получателем может быть также организация, например склад или экспедиторская компания, которая связана с грузополучателем и может быть указана или не указана в электронной накладной.

«Отправитель» означает сторону, которая отправляет груз, являющийся предметом договора международной дорожной перевозки грузов. Отправитель обычно указывается в качестве такового в накладной, которая может быть оформлена на бумаге или в электронном виде. Однако в рыночных условиях отправителем может быть также организация, например склад или экспедиторская компания, которая связана с грузоотправителем и может быть указана или не указана в электронной накладной.

«Последующий перевозчик» означает стороннюю организацию, услугами которой перевозчик пользуется для выполнения всей перевозки или ее части и которая обычно указывается в накладной, оформленной между отправителем и перевозчиком на бумаге или в электронном виде, или же подпадает под действие изложенных в ней условий. То есть один договор выполняется последовательно несколькими перевозчиками, каждый из которых несет ответственность за всю перевозку и становится участником договора перевозки в силу принятия им груза и накладной.

«Субподрядчик» означает стороннюю организацию, услугами которой перевозчик пользуется для выполнения всей перевозки или ее части и которая обычно не указывается в накладной, оформленной между отправителем и перевозчиком на бумаге или в электронном виде, и не подпадает под действие изложенных в ней условий. То есть договорные отношения между перевозчиком и субподрядчиком регулируются отдельным договором, который охватывает только ту часть перевозки, в которой участвует субподрядчик.

«Электронная накладная по субподряду» означает электронную накладную, которая составляется, формируется в окончательном виде и аутентифицируется в случае привлечения субподрядчиков. Электронная накладная по субподряду может использоваться между перевозчиком или экспедитором и субподрядчиком или между субподрядчиком и другим субподрядчиком. Электронные накладные по субподряду всегда связаны с одной генеральной накладной, в которой указывается, кто является первоначальным перевозчиком для целей установления ответственности.

«Пользователь» означает любое лицо, которое во время выполнения перевозки или после ее завершения использует накладные, оформленные на бумаге или в электронном виде. К числу пользователей относятся не только отправитель, перевозчик и грузополучатель, но и последующие перевозчики, субподрядчики, экспедиторы, таможенные органы и все другие организации.

«Транспортные средства» означает автомобили, сочлененные автомобили, прицепы и полуприцепы, как они определены в статье 4 Конвенции о дорожном движении от 19 сентября 1949 года.

#### IV. Пользователи и функции

23. В настоящем разделе описываются различные задачи, права и обязанности разных пользователей системы, их роли и требования к данным.

24. Пользователи системы eCMR подразделяются на следующие две категории:

а) Первую группу составляют пользователи, определенные в Конвенции. Они имеют право создавать электронную накладную, вносить изменения в данные электронной накладной на основании положений КДПГ, а также оставлять комментарии к различным частям электронной накладной, опять же на основании положений Конвенции. К этим пользователям относятся грузоотправители, перевозчики и грузополучатели.

б) Вторую группу пользователей составляют государственные органы. Они имеют лишь право получить по запросу доступ к данным конкретной электронной накладной в рамках выполнения ими своих служебных обязанностей и оставить замечания в текстовом поле, специально предусмотренном для этого в электронной накладной. К этим пользователям относятся таможенные органы, полиция/служба пограничной охраны, судебные и прочие органы.

*(Замечание МСАТ: эти пользователи не определены в Протоколе eCMR. Их добавление может потребовать внесения изменений в положениях Протокола.)*

**1. Пользователи электронной накладной, имеющие право создавать накладную и изменять содержащиеся в ней сведения, в том числе оставлять комментарии, прикреплять документы и хранить данные**

**A. Грузоотправитель/отправитель**

25. Грузоотправитель/отправитель груза является одним из пользователей, который может инициировать составление электронной накладной. Исходя из этого, грузоотправитель имеет право доступа к данным электронной декларации. Этот доступ должен быть гарантирован независимо от используемых ИТ-решений или технологий, географического региона и бизнес-культуры/деловой практики. Необходимо также гарантировать доступ ко всем услугам, связанным с обработкой и администрированием электронной накладной.

26. Определяются следующие категории доступа к данным согласно КДПГ:

1. Доступ для **инициирования** составления электронной накладной, когда инициатором ее составления является грузоотправитель

a) **Инициатору** составления электронной накладной доступен целый ряд электронных услуг, обеспечивающих применение положений КДПГ. Некоторые из этих электронных услуг являются факультативными и используются в зависимости от различных сценариев перевозки, а некоторые услуги являются обязательными. В системе eCMR надлежит предусмотреть следующее различие между факультативными и обязательными услугами: (МСАТ при поддержке Ирана настаивает на использовании фразы «может быть предусмотрено» вместо «надлежит предусмотреть», так как аспекты предоставления этой услуги могут выходить за рамки положений Протокола eCMR.)

Факультативные электронные услуги

a) Инициировать составление несколько накладных, если груз должен быть погружен на различные автомобили или же когда речь идет о различного рода грузах либо о различных партиях грузов (пункт 2 статьи 5 Конвенции).

b) Использовать, насколько это необходимо, 18 позиций со сведениями, перечисленными в пунктах 1 и 2 статьи 6 КДПГ, и добавлять в электронную накладную любые другие сведения, которые источник накладной может счесть целесообразными (пункт 3).

c) Заявлять об особых рисках, неразрывно связанных с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств, при которых перевозчик может быть освобожден от ответственности (статья 17 и с учетом пунктов 2–5 статьи 18):

- i) отсутствие или повреждение упаковки грузов (показатель данного риска);
- ii) перемещение, погрузка, размещение или выгрузка груза отправителем или грузополучателем, либо лицами, действующими от имени отправителя или грузополучателя (показатель данного риска);
- iii) природа некоторых грузов (показатель данного риска);
- iv) недостаточность или неудовлетворительность маркировки или нумерации грузовых мест (показатель данного риска);
- v) перевозка животных (показатель данного риска).

Обязательные электронные услуги

a) Заявлять об особых рисках, неразрывно связанных с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств, при которых перевозчик может быть освобожден от ответственности (статья 17 и с учетом пунктов 2–5 статьи 18):



- i) использование открытых или неукрытых транспортных средств (положения, касающиеся использования открытых или неукрытых транспортных средств, содержатся в подпункте 4 а) статьи 17 КДПГ).
- b) Осуществлять интермодальные перевозки и указывать это в накладной, если на каком-то участке перевозки транспортное средство, содержащее груз, перевозится по морю, железной дороге, внутренним водным путям или воздушным транспортом без перегрузки (пункт 1 статьи 2 КДПГ).
- c) Указывать предполагаемое время/предполагаемую дату доставки. Просрочка доставки определена в статье 19. Система должна автоматически направлять всем сторонам уведомление «Просрочка доставки», когда ожидаемый срок доставки наступил и: а. в системе не были активированы описанные ниже процедуры в отношении доставки, б. не было предпринято никаких действий, в том числе не было предоставлено комментариев по поводу возможной задержки или изменения даты доставки.
- d) Получать уведомления об утрате груза (статья 20, пункты 1–4).
  - i) Если груз не был доставлен в течение 30 дней по прошествии установленного срока — даты доставки — или, когда такового не было, в течение 60 дней со дня принятия груза перевозчиком, система должна автоматически создавать уведомление об утрате груза и известить все стороны.
  - ii) На основании этого уведомления правомочное лицо может подать иск (осуществление пункта 1 статьи 27/пункта 2 статьи 32). Необходимо предусмотреть электронную услугу «Подать иск».
  - iii) Если груз будет найден в течение года, следующего за уплатой возмещения, то перевозчик должен уведомить об этом правомочное лицо через систему. Следует еще раз отметить, что такая электронная услуга должна быть предусмотрена.
  - iv) В течение 30 дней после получения вышеупомянутого извещения правомочное лицо может требовать сдачи ему груза после уплаты долговых обязательств. Правомочное лицо должно сделать этот запрос в системе после получения извещения.
  - v) Перевозчик вправе распоряжаться грузом, если ни одно из вышеупомянутых условий не выполнено.
- e) Уведомлять перевозчика об опасном характере груза (статья 22).
- f) Указывать в электронной накладной при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки (статья 24) стоимость груза, превышающую предел, обозначенный в статье 23/Дополнительном протоколе к Конвенции.
- g) Указывать в электронной накладной при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки объявленную ценность груза на случай утраты или повреждения груза, а также недоставки груза в оговоренный срок (пункт 1 статьи 26).

## 2. Доступ для формирования электронной накладной в ее окончательном виде

### Обязательные электронные услуги

- a) Протокол предусматривает формирование электронной накладной в ее окончательном виде, готовом к аутентификации. В системе грузоотправителю должна быть доступна функция «Формирование электронной накладной в ее окончательном виде». После этого этапа в электронную накладную больше не вносятся никакие изменения, если только от грузоотправителя и перевозчика/грузополучателя не поступит специальный запрос на «повторное открытие» электронной накладной для дальнейшего пересмотра.

### 3. Доступ к аутентификации электронной накладной в ее окончательном виде

#### Обязательные электронные услуги

а) Протокол предусматривает установление аутентичности электронной накладной в ее окончательном виде сторонами, под которыми понимаются перевозчик и грузоотправитель. В системе грузоотправителю должна быть доступна функция «Подтвердить аутентичность электронной накладной в ее окончательном виде», предусматривающая параллельную рассылку электронных копий всем сторонам (грузоотправителю, перевозчику, грузополучателю) для их собственных архивов, а также обеспечение безопасного хранения электронной копии в архивах системы путем ее регистрации. Файл, содержащий информацию обо всех перечисленных в хронологическом порядке изменениях, имевших место во время движения по маршруту до завершения перевозки и доставки груза, будет храниться в архиве системы, с тем чтобы в будущем к нему можно было получить доступ. Если будет принято соответствующее решение, то окончательная версия файла (т. е. файл с информацией обо всех изменениях, созданный после завершения перевозки) будет отправляться в национальный реестр для дальнейшего использования и предоставления доступа к нему национальным органам, если в этом возникнет необходимость.

### 4. Доступ для изменения данных в нижеследующих случаях

#### Обязательные электронные услуги

а) Грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом (пункт 1 статьи 12 КДПГ). Во время перевозки грузоотправитель имеет право требовать прекращения перевозки груза, изменения места его доставки или грузополучателя, которому груз будет доставлен. Перевозчику должно быть направлено уведомление об этих новых инструкциях с указанием того, что это «новые инструкции по доставке».

б) Грузоотправитель должен иметь возможность передать (изменить) право распоряжаться грузом грузополучателю (пункт 2 статьи 12 КДПГ), поскольку второй экземпляр накладной, предусмотренный КДПГ, отсутствует. При «передаче» грузоотправителем своего права распоряжаться грузом перевозчик и грузополучатель должны получить уведомление с указанием того, что оно касается передачи права распоряжаться грузом.

#### Факультативные электронные услуги

а) Создание электронной накладной инициировано грузоотправителем, однако до формирования электронной накладной в онлайн-режиме в ее окончательном виде и как следствие принятия им на себя ответственности грузоотправителя (статья 7 КДПГ), требуется внести дополнительные изменения в сведения (статья 6 КДПГ).

б) Создание электронной накладной не было инициировано грузоотправителем, однако до формирования электронной накладной в онлайн-режиме в ее окончательном виде и как следствие принятия им на себя ответственности отправителя (статья 7 КДПГ), требуется внести дополнительные изменения в сведения (статья 6 КДПГ), представленные перевозчиком/грузополучателем.

### 5. Доступ для предоставления комментариев в нижеследующих случаях

#### Факультативные электронные услуги

а) Отправитель требует от перевозчика проверить вес брутто/количество груза/содержимое грузовых мест (пункт 3 статьи 8). Перевозчик может потребовать плату за такие проверки, и у грузоотправителя должна быть возможность принять или не принять эти дополнительные расходы. В системе должна быть предусмотрена возможность выполнения этих функций.

b) Отправитель прилагает сопроводительные документы и должен предоставить комментарии к ним (статья 11 КДПГ).

c) Перевозчик не может выполнить договор и не получил новых инструкций в разумный срок; в этом случае он должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах лица, имеющего право распоряжаться грузом (пункт 2 статьи 14 КДПГ). Однако грузоотправитель должен получить от перевозчика уведомление об этих мерах.

#### Обязательные электронные услуги

a) При принятии груза перевозчик сделал оговорки, касающиеся либо правильности записей в накладной, либо внешнего состояния груза, и отправитель должен принять или отклонить эти оговорки (пункт 2 статьи 8 КДПГ).

b) Грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом (пункт 1 статьи 12 КДПГ). Путем внесения изменений в соответствующие данные электронной накладной грузоотправитель может предоставить перевозчику дополнительные комментарии/инструкции. Перевозчику должно быть направлено уведомление об этих новых инструкциях.

c) При желании грузоотправитель во время составления электронной накладной может сделать запись о том, что он передает право распоряжаться грузом грузополучателю с момента аутентификации электронной накладной (пункт 3 статьи 12 КДПГ). При этом следует отметить, что в отношении права распоряжения применяются условия пункта 5 статьи 12 КДПГ.

d) Если перевозчик не может выполнить договор и запрашивает инструкции (пункт 1 статьи 14 КДПГ), то грузоотправитель должен получить соответствующее уведомление.

e) Перевозчик прибыл в место доставки, но определенные обстоятельства препятствуют сдаче груза. Перевозчик должен запросить инструкции у отправителя (пункт 1 статьи 15 КДПГ). Грузоотправитель должен получить уведомление, и у него должна быть возможность предоставить новые инструкции.

f) Если грузополучатель отказывается принять груз (уведомление об этом должно быть направлено грузоотправителю и перевозчику), грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом (пункт 1 статьи 15 КДПГ).

#### 6. Доступ для **прикрепления** сопроводительных документов в нижеследующих случаях

##### Факультативные электронные услуги

a) Следует предусмотреть, чтобы будущие приложения eCMR обеспечивали возможность прикрепления к электронным накладным сопроводительных документов, по крайней мере, в формате PDF, JPEG или любом другом удобном на данный момент формате. Если есть возможность подключиться к другим системам, в которых создаются сопроводительные документы, то должны быть обеспечены условия для такого подключения и отправки данных этих документов также посредством электронных сообщений.

##### Обязательные электронные услуги

a) Для выполнения таможенных или иных формальностей отправитель должен приложить к электронной накладной необходимые документы (статья 11 КДПГ).

7. Доступ для хранения данных оформленных электронных накладных, в которых отправитель конкретно указан как «грузоотправитель» (статья 5 КДПГ)

Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДПГ для грузоотправителей	Составление ЭН	Внесение изменений в данные ЭН	Предоставление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/печать данных	Уведомления перевозчику/ (грузополучателю)
1	Инициирование составления электронной накладной с использованием всех 18 позиций со сведениями <u>(ФИАТА предлагает включить фразу «насколько это оправдано»)</u> и любых дополнительных сведений по своему усмотрению	✓				✓	✓
1a	Инициирование составления нескольких электронных накладных для одного груза, если это необходимо (пункт 2 статьи 5)	✓				✓	
1b	Указание интермодального характера перевозки, включая по желанию транспортные средства/ маршрут (пункт 1 статьи 2)	✓				✓	
1c	Указание особых рисков, включая шесть случаев, упомянутых в КДПГ (статья 18)	✓				✓	
1d	Событие «Задержка доставки» — в первой позиции со сведениями указывается дата. Система автоматически добавляет время (статья 19)			✓	✓	✓	✓
1e	Событие «Утрата груза» (статья 20)			✓	✓	✓	✓
1f	Событие «Указание опасного характера груза» (статья 22)	✓				✓	
1g	Событие «Указание надбавки» (статья 24)	✓				✓	
1h	Событие «Указание объявленной ценности груза» (статья 26)	✓				✓	
1i	Событие «Формирование ЭН в онлайн-режиме в ее окончательном виде»	✓			✓	✓	✓

Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДПГ для грузоотправителей	Составление ЭН	Внесение изменений в данные ЭН	Предоставление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/ печать данных	Уведомления перевозчику/ (грузополучателю)
1к	Событие «Установление аутентичности ЭН в онлайн-режиме в ее окончательном виде»	✓			✓	✓	✓
2	Событие «Внесение изменений в данные ЭН», когда составление ЭН было инициировано грузоотправителем		✓			✓	✓
3	Событие «Внесение изменений в данные ЭН», когда составление ЭН не было инициировано грузоотправителем		✓			✓	✓
4	Событие «Распоряжение грузом» при формировании ЭН (статья 12)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4а	Событие «Распоряжение грузом» во время следования транзитом (статья 12)		✓	✓	✓		✓
4б	Событие «Распоряжение грузом» при подтверждении доставки/или по просьбе грузополучателя		✓	✓	✓		✓
4с	Событие «Предоставление перевозчику инструкций по распоряжению грузом»			✓	✓		✓
5	Событие «Принятие или отклонение оговорок, сделанных перевозчиком»			✓	✓		✓
6	Событие «Требование проверки перевозчиком веса брутто/количества груза/содержимого грузовых мест»	✓		✓	✓		✓
7	Событие «Прикрепление сопроводительных документов/ предоставление комментариев»			✓	✓		✓

Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДПГ для грузоотправителей	Составление эН	Внесение изменений в данные эН	Предоставление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/ печать данных	Уведомления перевозчику/ (грузополучателю)
8	Событие «Предоставление инструкций перевозчику, когда перевозчик не может выполнить договор» (статья 14)			✓	✓		✓
8a	Событие «Предоставление инструкций перевозчику, когда перевозчик не может сдать груз» (статья 15)			✓	✓		✓
8b	Событие «Предоставление инструкций перевозчику, когда грузополучатель отказывается принять груз» (статья 15)			✓	✓		✓
9	Событие «Сохранение данных/электронных накладных»					✓	

## **В. Перевозчик — последующие перевозчики — экспедиторы — субподрядчики**

27. В Конвенции КДПГ упоминаются только перевозчики и перевозчики, последовательно осуществляющие перевозку. Вполне понятно, что пользователем будущей системы eSMR, признанным в качестве перевозчика, может быть любая сторона, которая осуществляет координацию и оказывает услуги в сфере автомобильных перевозок и поэтому использует на сегодняшний день КДПГ.

28. Исходя из этого, в будущей системе eSMR экспедиторы и субподрядчики могут быть наделены функциями перевозчика, однако они должны всегда указывать свой статус, поскольку в зависимости от этого будут задействованы разные механизмы ответственности.

29. Следует также учитывать различные роли субподрядчиков в рамках современных логистических операций и интермодальных перевозок. В одних случаях субподрядчики могут выполнять функцию отправителя, а в других — грузополучателя или перевозчика.

30. Следует отметить, что такая практика принимается/существует не во всех странах и что в национальном законодательстве ряда стран проводится четкое различие между ролями, а следовательно, и обязательствами, перевозчика/транспортной компании и экспедитора/субподрядчика. В будущей системе eSMR должна быть предусмотрена возможность предоставлять электронные услуги с учетом такой практики; при этом пользователи сами будут решать, насколько целесообразно/необходимо прибегать к подобным практикам.

### **Перевозчик**

31. Перевозчик является одним из пользователей, ответственных за инициирование создания накладной eSMR. Исходя из этого, перевозчик имеет право доступа к данным электронной декларации. Этот доступ должен быть гарантирован независимо от используемых ИТ-решений или технологий, географического региона и бизнес-культуры/деловой практики. Необходимо также гарантировать доступ ко всем услугам, связанным с обработкой и администрированием электронной накладной.

32. Выделяются следующие категории доступа к данным согласно КДПГ:

1. Доступ для инициирования составления накладной, когда инициатором ее составления является перевозчик

Факультативные электронные услуги

- a) Инициировать составление несколько накладных, если груз должен быть погружен на различные автомобили или же когда речь идет о различного рода грузах либо о различных партиях грузов (пункт 2 статьи 5 Конвенции).
- b) Использовать 18 позиций со сведениями, которые перечислены в пунктах 1 и 2 статьи 6 КДПГ, и добавлять в электронную накладную любые другие сведения, которые источник накладной может счесть целесообразными (пункт 3).
- c) Заявлять об особых рисках, неразрывно связанных с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств, при которых перевозчик может быть освобожден от ответственности (статья 17 и с учетом пунктов 2–5 статьи 18):
  - i) отсутствие или повреждение упаковки грузов (показатель данного риска);
  - ii) перемещение, погрузка, размещение или выгрузка груза отправителем или грузополучателем, либо лицами, действующими от имени отправителя или грузополучателя (показатель данного риска);
  - iii) природа некоторых грузов (показатель данного риска);
  - iv) недостаточность или неудовлетворительность маркировки или нумерации грузовых мест (показатель данного риска);
  - v) перевозка животных (показатель данного риска).

Обязательные электронные услуги

- a) Заявлять об особых рисках, неразрывно связанных с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств, при которых перевозчик может быть освобожден от ответственности (статья 17 и с учетом пунктов 2–5 статьи 18):
  - i) использование открытых или неукрытых транспортных средств (положения, касающиеся использования открытых или неукрытых транспортных средств, содержатся в статье 17, подпункт 4 а) КДПГ).
- b) Осуществлять интермодальные перевозки и указывать это в накладной, если на каком-то участке перевозки транспортное средство, содержащее груз, перевозится по морю, железной дороге, внутренним водным путям или воздушным транспортом без перегрузки (пункт 1 статьи 2 КДПГ).
- c) Указывать предполагаемое время/предполагаемую дату доставки. Просрочка доставки определена в статье 19. Система должна автоматически направлять всем сторонам уведомление «Просрочка доставки», когда ожидаемый срок доставки наступил и: а. в системе не были активированы описанные ниже процедуры в отношении доставки, б. не было предпринято никаких действий, в том числе не было предоставлено комментариев по поводу возможной задержки или изменения даты доставки.
- d) Уведомлять об утрате груза (пункты 1–4 статьи 20).
  - i) Согласно Конвенции, если груз не был доставлен в течение 30 дней по прошествии установленного срока — даты доставки — или, когда такового не было, в течение 60 дней со дня принятия груза перевозчиком, система должна автоматически создать уведомление об утрате груза и известить все стороны. Вместе с тем на разных этапах доставки перевозчику следует предоставить

возможность информировать с помощью системы грузоотправителя и грузополучателя.

- ii) На основании этого уведомления правомочное лицо может подать иск (осуществление пункта 1 статьи 27/пункта 2 статьи 32). Следует предусмотреть электронную услугу «Подать иск».
- iii) Если груз будет найден в течение года, следующего за уплатой возмещения, то перевозчику надлежит уведомить об этом правомочное лицо через систему. Следует еще раз отметить, что такая электронная услуга должна быть предусмотрена.
- iv) В течение 30 дней после получения вышеупомянутого извещения правомочное лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате долговых обязательств. Правомочному лицу следует сделать этот запрос в системе после получения извещения.
- v) Перевозчик вправе распоряжаться грузом, если ни одно из вышеупомянутых условий не выполнено.

## 2. Доступ для **формирования** электронной накладной в ее окончательном виде

а) Дополнительный протокол, касающийся eCMR, предусматривает формирование электронной накладной в ее окончательном виде, готовом для аутентификации. В системе перевозчику следует предоставить доступ к функции «Формирование электронной накладной в ее окончательном виде». После этого этапа в электронную накладную больше не вносятся никакие изменения, если только от перевозчика и грузоотправителя/грузополучателя не поступит специальный запрос на «повторное открытие» электронной накладной для дальнейшего пересмотра.

## 3. Доступ для **аутентификации** электронной накладной в ее окончательном виде

а) Дополнительный протокол, касающийся eCMR, предусматривает установление аутентичности электронной накладной в ее окончательном виде сторонами, под которыми понимаются перевозчик и грузоотправитель. В системе перевозчику следует предоставить доступ к функции «Подтвердить аутентичность электронной накладной в ее окончательном виде», предусматривающей параллельную рассылку электронных копий всем сторонам (грузоотправителю, перевозчику, грузополучателю) для их собственных архивов, а также обеспечение безопасного хранения электронной копии в архивах системы путем ее регистрации. Файл, содержащий информацию обо всех перечисленных в хронологическом порядке изменениях, имевших место во время движения по маршруту до завершения перевозки и доставки груза, будет храниться в архиве системы, с тем чтобы в будущем к нему можно было получить доступ. Если будет принято соответствующее решение, то окончательная версия файла (т. е. файл с информацией обо всех изменениях, созданный после завершения перевозки) будет отправляться в национальный реестр для дальнейшего использования и предоставления доступа к нему национальным органам, если в этом возникнет необходимость.

## 4. Доступ для **изменения** данных в следующих случаях

### Факультативные электронные услуги

а) Создание электронной накладной инициировано перевозчиком, однако до формирования электронной накладной в онлайн-режиме в ее окончательном виде и как следствие принятия им на себя ответственности перевозчика (статья 17 КДПГ) требуется внести дополнительные изменения в сведения (статья 6 КДПГ).

б) Создание электронной накладной не было инициировано перевозчиком, однако до формирования электронной накладной в онлайн-режиме в ее окончательном виде и как следствие принятия им на себя ответственности отправителя (статья 17 КДПГ) требуется внести дополнительные изменения в



сведения (статья 6 КДПГ), представленные грузоотправителем/грузополучателем.

Обязательные электронные услуги

a) Грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом (пункт 1 статьи 12 КДПГ). Во время перевозки грузоотправитель имеет право требовать прекращения перевозки груза, изменения места его доставки или грузополучателя, которому груз будет доставлен. Перевозчику следует направить уведомление об этих новых инструкциях с указанием того, что это «новые инструкции по доставке». Перевозчику следует подтвердить в системе получение этих новых инструкций по доставке.

b) Грузоотправителю следует предоставить возможность передавать (изменять) право распоряжаться грузом грузополучателю (пункт 12 статьи 2 КДПГ), поскольку второй экземпляр накладной, предусмотренный КДПГ, отсутствует. При «передаче» грузоотправителем своего права распоряжаться грузом перевозчику и грузополучателю следует получить уведомление с указанием того, что оно касается передачи права распоряжаться грузом. Перевозчику следует подтвердить в системе получение этих новых инструкций по доставке.

5. Доступ для предоставления замечаний в нижеследующих случаях

Факультативные электронные услуги

a) Отправитель требует от перевозчика проверить вес брутто/количество груза/содержимое грузовых мест (пункт 3 статьи 8 КДПГ). В то же время перевозчик имеет право взимать плату за такие проверки и вносить их результаты в электронную накладную. Обе функции следует предусмотреть в системе eCMR.

b) Отправитель прилагает сопроводительные документы и просит предоставить замечания ним (статья 11 КДПГ). Перевозчику следует предоставить право излагать замечания относительно этих сопроводительных документов. Если перевозчик предоставит комментарии, то отправителю следует направить уведомление (пункт 2 статьи 11 КДПГ).

c) Перевозчик не может выполнить договор и не получил новых инструкций в разумный срок; в этом случае он должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах лица, имеющего право распоряжаться грузом (пункт 2 статьи 14 КДПГ). Однако грузоотправителю следует получить от перевозчика уведомление об этих мерах.

Обязательные электронные услуги

a) При принятии груза перевозчик сделал оговорки, касающиеся либо правильности записей в накладной, либо внешнего состояния груза, и отправителю следует принять или отклонить эти оговорки (пункт 2 статьи 8 КДПГ). Перевозчику следует предоставить возможность загружать в связи с этими оговорками фотографии или видеозаписи, разъясняющие причины оговорок.

b) Грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом (пункт 1 статьи 12 КДПГ). Путем внесения изменений в соответствующие данные электронной накладной грузоотправитель может предоставить перевозчику дополнительные комментарии/инструкции. Перевозчику следует направлять уведомление об этих новых инструкциях. Перевозчику следует подтвердить получение новых инструкций, связанных с ответственностью перевозчика, и ему следует предоставить возможность запросить разъяснения в отношении них.

c) При желании грузоотправитель во время составления электронной накладной может сделать запись о том, что он передает право распоряжаться грузом грузополучателю с момента аутентификации электронной накладной (пункт 3 статьи 12 КДПГ).

d) Право распоряжаться грузом имеет решающее значение для полноценного осуществления Конвенции. В любой момент в ходе перевозки груза перевозчику должно быть предельно ясно, какая сторона имеет право распоряжаться грузом и, соответственно, у кого ему следует получать инструкции. В системе следует предусмотреть особую функцию «Право распоряжаться грузом», позволяющую четко указать, кто из пользователей обладает этим правом. В любом из нижеперечисленных случаев система будет автоматически передавать это право другому пользователю (пункт 5 статьи 12 КДПГ).

e) Если перевозчик не может выполнить договор и запрашивает инструкции (пункт 1 статьи 14 КДПГ), то грузоотправителю следует получить соответствующее уведомление. Перевозчику и грузоотправителю следует иметь возможность в электронном виде обмениваться друг с другом информацией по этому вопросу.

f) Перевозчик не может выполнить договор и не получил новых инструкций в разумный срок; в этом случае он должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах лица, имеющего право распоряжаться грузом (пункт 2 статьи 14 КДПГ). Однако грузоотправителю следует получить от перевозчика уведомление об этих мерах.

g) Если перевозчик прибыл в место доставки, но определенные обстоятельства препятствуют сдаче груза, ему следует запросить инструкции у отправителя (пункт 1 статьи 15 КДПГ). Грузоотправителю следует получить уведомление, и ему следует предоставить возможность предоставлять новые инструкции.

h) Если грузополучатель отказывается принять груз (уведомление об этом должно быть направлено грузоотправителю и перевозчику), то грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом (пункт 1 статьи 15 КДПГ).

i) С учетом вышеприведенных положений перевозчик (пункт 2 статьи 16 КДПГ) имеет право выгрузить груз, обеспечивать его хранение или доверить его третьему лицу. В любом случае перевозчику следует направить отправителю уведомление о своем решении.

j) Перевозчик может продать груз (скоропортящийся груз, расходы на хранение, истечение разумного срока, пункт 3 статьи 16 КДПГ). В любом случае перевозчику следует направить отправителю уведомление о своем решении.

k) Перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение (пункт 1 статьи 17 КДПГ); в этих случаях перевозчику следует направить грузоотправителю уведомление с объяснениями по поводу случившегося.

#### 6. Доступ для **прикрепления** сопроводительных документов в нижеследующих случаях

Для выполнения таможенных или иных формальностей отправитель должен приложить к электронной накладной необходимые документы (статья 11 КДПГ). Перевозчику следует предоставить возможность проверять эти документы и сообщать отправителю, если что-то пропущено/предоставлено неправильно и т. д. Этот этап связан с дополнительными финансовыми расходами и временными затратами, которые могут возникнуть в том случае, если представлены не те документы, которые необходимы, или если в них содержатся неправильные данные. Таким образом, перевозчик сможет подстраховаться на случай возникновения дополнительных расходов.

7. Доступ для хранения данных оформленных электронных накладных, в которых перевозчик конкретно указан как «грузоотправитель» (статья 5 КДПГ)

**Последующие перевозчики**

33. Перевозчик следует иметь возможность добавлять в электронную накладную последующих перевозчиков. Ему следует предоставить возможность добавлять столько последующих перевозчиков, сколько требуется. Кроме того, перевозчику следует предоставить возможность указывать, на какой части маршрута перевозка будет выполняться тем или иным последующим перевозчиком. Для целей установления ответственности последующим перевозчикам следует иметь возможность подтвердить через систему, что они отвечают за конкретные участки маршрута, и сообразно этому вносить комментарии, оговорки и изменения к данным электронной накладной. В соответствии с Конвенцией (статья 35) последующие перевозчики должны указывать свое имя и адрес, а также любые оговорки на втором экземпляре накладной.

34. Согласно Конвенции КДПГ (статья 34) второй перевозчик и каждый из следующих перевозчиков могут стать в силу принятия ими груза и исходной накладной участниками договора перевозки на указанных в накладной условиях. По этой причине в отношении установления аутентичности и электронного признания (например, электронных подписей) последующим перевозчикам следует соблюдать те же правила и условия, что и перевозчики. Используя систему последующим перевозчикам следует предоставить:

- a) те же права на внесение изменений в электронную накладную, что и у перевозчика, на тот период, когда они отвечают за перевозку груза; и
- b) те же права на внесение в электронную накладную комментариев, что и у перевозчика, на тот период, когда они отвечают за перевозку груза.

35. Согласно статье 35 Конвенции перевозчик, принимающий груз от предыдущего перевозчика, вручает последнему датированную и подписанную им квитанцию. В тех случаях, когда это целесообразно, перевозчик должен иметь возможность внести в квитанцию оговорки, предусмотренные в пункте 2 статьи 8 Конвенции. В системе eSMR данное положение следует соблюдать посредством использования электронных квитанций. Аутентичность такой электронной квитанции следует подтверждать обоим перевозчикам с использованием методов аутентификации, описанных для электронной накладной. После проведения физической проверки груза, его состояния и т. д. последующему перевозчику следует включить в электронную квитанцию замечания, загрузить фотографии, видеозаписи и т. д.

**Экспедиторы**

36. Если экспедитор от своего имени и за свой счет (включая сервисный сбор согласно принципу «все включено») ведет переговоры по договору перевозки и впоследствии подписывает его, то его следует рассматривать как поставщика договорных услуг («перевозчика») с учетом всех последствий, вытекающих из КДПГ или любых других конвенций, относящихся к соответствующему виду транспорта, при условии, что экспедитор был должным образом уполномочен отправителем и это прямо отражено в договоре, заключенном между ними обоими [отправителем и экспедитором].

37. В этом случае экспедитор (и любой другой поставщик транспортных услуг) имеет право передать весь объем услуг по своему договору на субподряд другой(им) стороне(ам) без необходимости получения согласия противоположной стороны первоначального договора перевозки. В случае реализации такой схемы экспедитор (или любой другой поставщик транспортных услуг) продолжает нести ответственность, как если бы он выполнял договор самостоятельно. При этом «фактический поставщик транспортных услуг» также будет нести ответственность за любой ущерб или задержку, но уже перед экспедитором (или любым другим поставщиком транспортных услуг), выступающим в роли принципала. Фактический поставщик услуг имеет те же права и те же обязанности, которые указаны в КДПГ.

38. Экспедитор по договору может передать своему субподрядчику любые исключительные условия, указанные в первоначальном договоре перевозки, только при явном согласии субподрядчика. В случае спора экспедитор и его субподрядчики несут совместную и равную ответственность за причиненный ущерб. Следует отметить, что этот режим/эта практика принимается не во всех странах. В национальном законодательстве ряда стран проводится четкое различие между ролями и обязательствами перевозчика и экспедитора и выполнение экспедитором функций перевозчика не допускается.

39. В качестве поставщика услуг экспедитор выдает клиенту накладную КДПГ или подписывает ее от своего имени. В случае субподрядчика будет достаточно заказа-наряда на перевозку или любого иного письменного свидетельства о заключении субподрядного договора (в данном случае мы не можем считать доказательство отправки юридически правильным и полным: выполняющий перевозку поставщик услуг не может подписывать «исходную» накладную КДПГ «от имени» экспедитора-принципала, а уведомление об отгрузке любого рода не принимается в качестве юридического документа в случае претензий, обусловленных потерей или повреждением груза). В любом случае вариант с накладной КДПГ в этом контексте отклонен. Причина опять же кроется в различиях между законодательствами, действующими в разных странах.

### Субподрядчики

40. Субподрядные перевозчики не являются сторонами той же накладной. Следовательно, появляется несколько договоров:

- a) накладная, оформленная между принципалом и перевозчиком, с которым заключен договор, и
- b) субподрядный договор перевозки между перевозчиком, с которым заключен договор, и субподрядным перевозчиком.

41. Для каждого субподрядного перевозчика, вероятно, необходимо составлять новую накладную, в которой перевозчик, привлекающий субподрядчика, будет указан в качестве отправителя. Субподрядный перевозчик несет ответственность только перед исходным перевозчиком, тогда как последний несет ответственность перед отправителем и грузополучателем за действия или бездействие других сторон, которых исходный перевозчик может привлекать для осуществления перевозки (включая субподрядных перевозчиков).

*В чем разница между последующим перевозчиком и субподрядным перевозчиком?*

42. На первый взгляд, последующий перевозчик и субподрядный перевозчик выполняют аналогичные функции, причем каждый из них осуществляет часть автомобильной перевозки. Следует отметить, что Верховный суд Нидерландов недавно постановил, что необходимые условия для того, чтобы считаться последующим перевозчиком согласно статье 34 КДПГ, выполняются и в том случае, когда основной перевозчик (и другие перевозчики) является участником единственного договора перевозки и фактически не выполнил часть перевозки самостоятельно.

43. Таким образом, разница заключается в ответственности каждого перед своими партнерами: последующие перевозчики являются сторонами одного и того же единственного договора перевозки. Каждый перевозчик несет полную ответственность перед отправителем и грузополучателем за выполнение перевозки. Перевозка осуществляется только по одной накладной КДПГ, которая охватывает всю перевозку, а последующие перевозчики указывают в ней свои имена и адреса (см. также вопрос 11). Субподрядные перевозчики не являются сторонами этого же договора перевозки. Следовательно, существует несколько договоров: договор перевозки между принципалом и договорным перевозчиком и договор субподряда на перевозку между договорным перевозчиком и субподрядным перевозчиком. 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 других сторон, которых исходный перевозчик может привлекать для осуществления перевозки (включая субподрядных перевозчиков).

44. Дискуссия свидетельствует о том, что на практике экспедитор получает заказ от клиента, а уже затем передает заказ перевозчику. В свою очередь этот перевозчик также может передать заказ другому перевозчику, что не является чем-то необычным. Все они будут считаться перевозчиками или последующими перевозчиками и, следовательно, все стороны будут нести ответственность перед грузополучателем. На практике никто не заполняет графу для указания последующего перевозчика, и только транспортное предприятие, фактически выполняющее перевозку, ставит в накладной КДПГ свою печать и подпись.

45. Это пример сценария с субподрядчиком, который, вероятно, будет регулярно использоваться. Предприятие получает заказ от другого предприятия на перевозку груза из Испании в Казахстан. Предприятию, как правило, следует подготовить две отдельные накладные КДПГ: одну для перевозки из пункта приема груза в Испании до транзитного склада, расположенного, скорее всего, в странах Балтии, а вторую — для перевозки от пункта приема в Балтии до конечного пункта назначения в Казахстане. Для каждой накладной КДПГ составляется отдельный договор с совершенно разными перевозчиками, каждый из которых будет нести ответственность только за свою перевозку КДПГ. При этом ни один из них не будет стороной договора на перевозку по всему маршруту, поэтому, как представляется, данный случай следует рассматривать как сценарий с субподрядчиками (т. е. для одной и той же перевозки оформляется две накладных КДПГ).

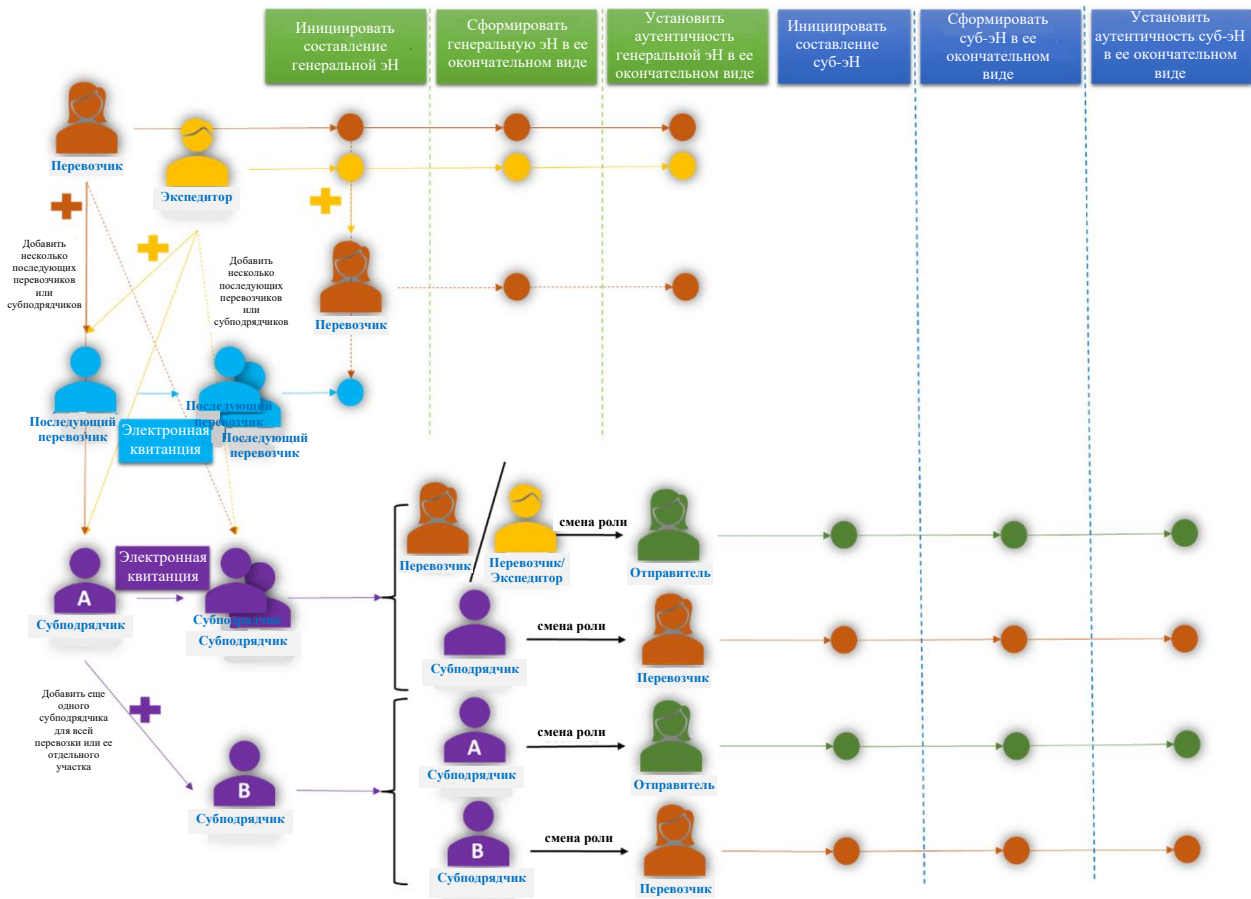
46. В конечном итоге экспедитор несет ответственность либо в качестве перевозчика, либо в качестве стороны, назначившей соответствующую транспортную компанию.

47. Таким образом, в системе eSMR должны быть предусмотрены следующие функции:

- a) При иницировании составления электронной накладной пользователю следует предоставить возможность определить самого себя в качестве а. перевозчика или б. экспедитора, причем и у одного, и у другого должна быть возможность добавить последующих перевозчиков.
- b) У экспедитора должен быть выбор: либо самостоятельно сформировать электронную накладную в ее окончательном виде и установить ее аутентичность, либо лишь инициировать составление электронной накладной и назначить перевозчика, который сформирует электронную накладную в ее окончательном виде и установит ее аутентичность.
- c) Первозчику и экспедитору, выступающему в качестве перевозчика, следует иметь возможность назначить субподрядчиков для выполнения перевозки по всему маршруту или на отдельных его участках. В этом случае может быть инициировано составление новой электронной накладной, отвечающей следующим требованиям:
  - i) Эту новую электронную накладную следует «связать» с первоначальной накладной, и ее можно обозначить как «электронную накладную по субподряду». Таким образом, системе и ее пользователям всегда будут понятно, что эта накладная связана с другой («генеральной») электронной накладной.
  - ii) В контексте этой электронной накладной по субподряду отправитель будет первоначальным перевозчиком, а перевозчик — субподрядчиком.

- iii) Таким образом, в отношении этой электронной накладной субподрядчик получает доступ ко всем электронным услугам по ее обработке и администрированию, по аналогии с теми услугами, которые доступны перевозчику в контексте генеральной электронной накладной.
- iv) Окончательная форма электронной накладной по субподряду формируется и аутентифицируется перевозчиком и субподрядчиком.
- v) Если перевозчик пользуется услугами разных субподрядчиков для разных участков одной и той же перевозки, то количество инициируемых им электронных накладных по субподряду должно быть равно числу субподрядчиков.
- vi) В этом случае при каждом принятии груза будет создаваться датированная и аутентифицированная электронная квитанция (подобная квитанции, используемой последующими перевозчиками), благодаря чему субподрядчики смогут предоставлять замечания и оговорки с возможностью их принятия или отклонения.
- vii) Кроме того, у любого субподрядчика может появиться другой субподрядчик для выполнения перевозки, на которую изначально был заключен субподрядный договор. В этом случае субподрядчик будет выступать в качестве отправителя, а новый субподрядчик — в качестве перевозчика. Все остальные услуги будут предоставляться в том же порядке, что и в случае грузоотправителя/отправителя и перевозчика.

48. Все эти случаи обобщены на нижеследующей схеме.



Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДПГ для перевозчиков	Составление ЭН	Внесение изменений в данные ЭН	Предоставление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/ печать данных	Уведомления грузоотправителю
1	Инициирование составления электронной накладной с использованием всех 18 позиций со сведениями <u>(ФИАТА предлагает включить фразу «насколько это оправдано»)</u> и любых дополнительных сведений по своему усмотрению	✓				✓	✓
1a	Выбор типа: а. перевозчик, б. экспедитор	✓		✓			✓
1ai	Если экспедитор, то включить перевозчика, который формирует ЭН в ее окончательном виде и устанавливает аутентичность ЭН (факультативно)						

Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДПП для перевозчиков	Составление ЭН	Внесение изменений в данные ЭН	Предоставление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/ печать данных	Уведомления грузоотправителю
1aii	Событие «Перевозчик экспедитора добавляет последующего(их) перевозчика(ов) в одну и ту же ЭН» для всего маршрута перевозки или отдельных его частей	✓	✓				✓
1aiii	Инициирование составления суб-ЭН, связанной с генеральной ЭН, для включения субподрядчика(ов)	✓		✓		✓	✓
1aiv	Если субподрядчик и если требуется добавить другого(их) субподрядчика(ов) для всего маршрута перевозки или отдельных его частей, то иницируется составление одной ЭН для субподрядной перевозки или такого количества ЭН для субподрядных перевозок, какое потребуется; при этом все они должны быть связаны с генеральной ЭН						
1b	Инициирование составления нескольких электронных накладных для одного груза, если это необходимо (пункт 2 статьи 5)	✓				✓	
1c	Указание интермодального характера перевозки, включая по желанию транспортные средства/ маршрут (пункт 1 статьи 2)	✓				✓	
1d	Указание особых рисков, включая шесть случаев, упомянутых в КДПП (статья 18)	✓				✓	
1e	Событие «Задержка доставки» — в первой позиции со сведениями указывается дата. Система автоматически добавляет время (статья 19)			✓	✓	✓	✓



<i>Ид. №</i>	<i>События в рамках электронной процедуры КДПГ для перевозчиков</i>	<i>Составление ЭН</i>	<i>Внесение изменений в данные ЭН</i>	<i>Предоставление комментариев</i>	<i>Прикрепление документов</i>	<i>Хранение/ печать данных</i>	<i>Уведомления грузоотправителю</i>
1f	Событие «Утрата груза» (статья 20)			✓	✓	✓	✓
1g	Событие «Указание опасного характера груза» (статья 22)	✓				✓	
1h	Событие «Указание надбавки» (статья 24)	✓				✓	
1i	Событие «Указание объявленной ценности груза» (статья 26)	✓				✓	
1k	Событие «Формирование ЭН в онлайн-режиме в ее окончательном виде»	✓			✓	✓	✓
1l	Событие «Установление аутентичности ЭН в онлайн-режиме в ее окончательном виде»	✓		✓	✓	✓	✓
1m	Формирование суб-ЭН в ее окончательном виде (субподряд)	✓			✓	✓	✓
1n	Установление аутентичности суб-ЭН в ее окончательном виде (субподряд)	✓		✓	✓	✓	✓
1o	Событие «Выдача электронных квитанций» (последующие перевозчики/ субподрядчики)		✓	✓	✓	✓	✓
2	Событие «Внесение изменений в данные ЭН», когда составление ЭН было инициировано перевозчиком		✓			✓	✓
3	Событие «Внесение изменений в данные ЭН», когда составление ЭН не было инициировано перевозчиком		✓			✓	✓
4	Событие «Распоряжение грузом» при формировании ЭН (статья 12)			✓	✓	✓	✓

<i>Ид. №</i>	<i>События в рамках электронной процедуры КДПП для перевозчиков</i>	<i>Составление ЭН</i>	<i>Внесение изменений в данные ЭН</i>	<i>Предоставление комментариев</i>	<i>Прикрепление документов</i>	<i>Хранение/ печать данных</i>	<i>Уведомления грузоотправителю</i>
4a	Событие «Распоряжение грузом» во время следования транзитом (статья 12)			✓	✓		✓
4b	Событие «Распоряжение грузом» при подтверждении доставки/или по просьбе грузополучателя			✓	✓		✓
4c	Событие «Предоставление перевозчику инструкций по распоряжению грузом»			✓	✓		✓
5	Внесение оговорок при погрузке груза			✓	✓		✓
6	Событие «Получение от грузоотправителя запроса на проверку веса брутто/ количества груза/ содержимого грузовых мест»			✓	✓		✓
7	Событие «Прикрепление сопроводительных документов/ предоставление комментариев»			✓	✓		✓
8	Запрос инструкций у грузоотправителя, когда перевозчик не может выполнить договор (статья 14)			✓	✓		✓
8a	Событие «Запрос инструкций у грузоотправителя, когда перевозчик не может сдать груз» (статья 15)			✓	✓		✓
8b	Событие «Запрос инструкций у грузоотправителя, когда грузополучатель отказывается принять груз» (статья 15)			✓	✓		✓
9	Событие «Право перевозчика выгрузить груз/доверить его третьему лицу в случае неполучения инструкций» (статья 16)			✓	✓	✓	✓

Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДПГ для перевозчиков	Составление ЭН	Внесение изменений в данные ЭН	Предоставление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/печать данных	Уведомления грузоотправителю
9a	Событие «Право перевозчика продать груз» (статья 16)			✓	✓	✓	✓
9b	Событие «Полная утрата груза» (статья 17) в сочетании с событием 1e						
9	Событие «Сохранение данных/электронных накладных»					✓	
10	Резервная процедура			✓	✓	✓	✓

### С. Грузополучатель/получатель

49. В соответствии с КДПГ грузополучатель как получатель груза наделяется определенными правами и обязанностями. Грузополучателя следует уведомлять (по электронной почте/мобильной связи) о том, что он назначен грузополучателем/получателем в момент оформления накладной eSMR.

50. Грузополучателям следует иметь доступ к данным независимо от используемого ими ИТ-решения (т. е. независимо от технологии, местоположения, бизнес-культуры и т. д.).

1. Доступ для инициирования составления электронной накладной, когда инициатором ее составления является грузополучатель

#### Факультативные электронные услуги

- a) Инициировать составление несколько накладных, если груз должен быть погружен на различные автомобили или же когда речь идет о различного рода грузах или о различных партиях грузов (пункт 2 статьи 5 Конвенции).
- b) Использовать, насколько это необходимо, 18 позиций со сведениями, перечисленными в пунктах 1 и 2 статьи 6 КДПГ, и добавлять в электронную накладную любые другие сведения, которые источник накладной может счесть целесообразными (пункт 3).
- c) Заявлять об особых рисках, неразрывно связанных с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств, при которых перевозчик может быть освобожден от ответственности (статья 17 и с учетом пунктов 2–5 статьи 18):
  - i) отсутствие или повреждение упаковки груза (показатель данного риска);
  - ii) перемещение, погрузка, размещение или выгрузка груза отправителем или грузополучателем либо лицами, действующими от имени отправителя или грузополучателя (показатель данного риска);
  - iii) природа некоторых грузов (показатель данного риска);
  - iv) недостаточность или неудовлетворительность маркировки или нумерации грузовых мест (показатель данного риска);
  - v) перевозка животных (показатель данного риска).

Обязательные электронные услуги

- а) Заявлять об особых рисках, неразрывно связанных с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств, при которых перевозчик может быть освобожден от ответственности (статья 17 и с учетом пунктов 2–5 статьи 18):
- i. использование открытых или неукрытых транспортных средств (положения, касающиеся использования открытых или неукрытых транспортных средств, содержатся в подпункте 4 а) статьи 17 КДПГ).
- б) Осуществлять интермодальные перевозки и указывать это в накладной, если на каком-то участке перевозки транспортное средство, содержащее груз, перевозится по морю, железной дороге, внутренним водным путям или воздушным транспортом без перегрузки (пункт 1 статьи 2 КДПГ).
- в) Указывать предполагаемое время/предполагаемую дату доставки. Просрочка доставки определена в статье 19. Система должна автоматически направлять всем сторонам уведомление «Просрочка доставки», когда ожидаемый срок доставки наступил и: а. в системе не были активированы описанные ниже процедуры в отношении доставки, б. не было предпринято никаких действий, в том числе не было предоставлено комментариев по поводу возможной задержки или изменения даты доставки
- д) Получать уведомления об утрате груза (пункты 1–4 статьи 20).
- i) Если груз не был доставлен в течение 30 дней по прошествии установленного срока — даты доставки — или, когда такового не было, в течение 60 дней со дня принятия груза перевозчиком, система должна автоматически создать уведомление об утрате груза и известить все стороны.
  - ii) На основании этого уведомления правомочное лицо может подать иск (осуществление пункта 1 статьи 27/пункта 2 статьи 32). Необходимо предусмотреть электронную услугу «Подать иск».
  - iii) Если груз будет найден в течение года, следующего за уплатой возмещения, перевозчик должен уведомить об этом правомочное лицо через систему. Надлежит отметить, что такую электронную услугу следует предусмотреть.
  - iv) В течение 30 дней после получения вышеупомянутого извещения правомочное лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате долговых обязательств. Правомочному лицу следует сделать этот запрос в системе после получения извещения.
  - v) Перевозчик вправе распоряжаться грузом, если ни одно из вышеупомянутых условий не выполнено.
- е) Уведомить перевозчика об опасном характере груза (статья 22).
- ф) Указать в электронной накладной при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки (статья 24) стоимость груза, превышающую предел, указанный в статье 23/Дополнительном протоколе к Конвенции.
- г) Указать в электронной накладной при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению надбавки объявленную ценность груза, на случай утраты или повреждения груза, а также недоставки груза в оговоренный срок (пункт 1 статьи 26).

2. Доступ для считывания электронной накладной, когда перевозчик/грузоотправитель инициировал составление накладной, назначив конкретного грузополучателя, и только если перевозчик/грузоотправитель согласен на то, чтобы у грузополучателя был доступ для просмотра электронной накладной

3. Доступ для **изменения** данных в нижеследующих случаях

- a) Грузополучатель имеет право распоряжаться грузом (пункт 3 статьи 12 КДПГ) и хочет распорядиться о доставке груза другому лицу, если отправитель сделает соответствующую запись в электронной накладной. В этом случае грузополучатель становится отправителем, а другое лицо — грузополучателем. Грузополучателю следует предоставлять возможность указывать в системе нового грузополучателя. Правом распоряжаться грузом будет обладать сообразно описанным случаям грузоотправитель/грузополучатель.

4. Доступ для **предоставления комментариев** в нижеследующих случаях

- a) При желании грузоотправитель во время составления электронной накладной может сделать запись о том, что он передает право распоряжаться грузом получателю с момента формирования электронной накладной (пункт 3 статьи 12 КДПГ); при этом следует отметить, что в отношении права распоряжения применяются условия пункта 5 статьи 12 КДПГ; грузополучателю следует получить уведомление и иметь возможность изложить замечание, если это необходимо, или изменить данные (новый грузополучатель), как предусмотрено выше.
- b) Грузополучатель имеет право отказаться от принятия груза и изложить соответствующие комментарии, если ему был предоставлен доступ для просмотра данных электронной накладной; уведомление об этом следует направить грузоотправителю и перевозчику, и грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом (пункт 1 статьи 15 КДПГ).
- c) Грузополучатель, даже если он отказался от принятия груза, может в любой момент потребовать его сдачи до тех пор, пока перевозчик не получил от отправителя противоположных инструкций (пункт 2 статьи 15 КДПГ). В будущей системе следует предусмотреть такой случай.
- d) Грузополучатель принимает груз (пункты 1–5 статьи 30). Если письменные оговорки не сделаны грузополучателем в случае явной утраты или повреждения груза и в течение семи дней со дня его доставки, не считая воскресных и прочих нерабочих дней, в случае незаметных внешне потерь или повреждений, то факт сдачи является доказательством *prima facie* того, что груз был принят грузополучателем в состоянии, описанном в накладной. Используемая платформа должна обеспечивать возможность направления грузополучателем уведомлений перевозчику в форме оговорок в течение семи дней со дня сдачи груза.
- e) Для получения компенсации за задержку доставки грузополучатель должен направить перевозчику письменную оговорку через систему в течение 21 дня со дня передачи груза в распоряжение грузополучателя. Используемая платформа должна обеспечивать возможность получения этой услуги в течение 21 суток, с тем чтобы грузополучатель мог затребовать возмещение за просрочку в доставке, направив перевозчику соответствующее уведомление.
- f) КДПГ и Дополнительный протокол, касающийся eCMR, не предусматривают наличия подтверждения доставки для грузополучателя. Однако в используемом техническом решении можно реализовать функцию, включающую два этапа: а. подтверждение доставки и b. подтверждение принятия.
- i) Подтверждение доставки: в используемом техническом решении может быть предусмотрена двухфакторная проверка уже аутентифицированного грузополучателя. Например, в момент оформления накладной в онлайн-режиме на мобильный телефон/электронный почтовый адрес грузополучателя высылается уникальный код. Этот код запрашивается

перевозчиком во время сдачи груза получателю для введения в систему с целью осуществления доставки. В тот же момент грузополучатель наделяется правом распоряжаться грузом; тем самым заменяется необходимость передачи ему второго экземпляра накладной. При этом срабатывает автоматическая рассылка уведомлений в адрес всех соответствующих пользователей о том, что груз прибыл в пункт назначения.

- ii) Подтверждение принятия или непринятия груза: следующим шагом должно быть подтверждение принятия груза. В соответствии с КДПГ грузополучатель вправе проверить груз и принять его либо отказаться от принятия груза с соответствующими последствиями или даже назначить нового грузополучателя. Таким образом грузополучателю следует войти в систему и либо принять груз в онлайн-режиме, завершая работу с накладной [или обновляя ее?], либо сделать оговорки/замечания/добавить комментарии (с загрузкой фотографий/видеозаписей для обоснования этих оговорок). В этот момент перевозчик сможет ознакомиться с изложенными замечаниями; у него нет возможности удалить их, но при необходимости он сможет на них ответить.

5. Доступ для **прикрепления** сопроводительных документов в следующих случаях

- а) во время сдачи груза делаются оговорки, для обоснования которых грузополучателю необходимо загрузить фотографии, видеозаписи и дополнительные документы.

6. Доступ для **хранения** данных

Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДПГ для грузополучателей	Составление ЭН	Внесение изменений в данные ЭН	Предоставление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/печать данных	Уведомления грузоотправителю/перевозчику	Уведомления грузополучателю
								(Галочки, поставленные в скобки, означают факультативные действия)
1	Инициирование составления электронной накладной с использованием всех 18 позиций со сведениями <u>(ФИАТА предлагает включить фразу «насколько это оправдано»)</u> и любых дополнительных сведений по своему усмотрению	✓	✓	✓	✓	✓	✓	

Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДПГ для грузополучателей	Составление ЭН	Внесение изменений в данные ЭН	Предоставление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/печать данных	Уведомления грузоотправителю/перевозчику	Уведомления грузополучателю (Галочки, поставленные в скобки, означают факультативные действия)
1a	Формирование электронной накладной в ее окончательном виде («Инициирование» и «формирование» также должны отображаться для отправителя и перевозчика)	✓						
1b	Инициирование составления нескольких электронных накладных для одного груза, если это необходимо (пункт 2 статьи 5)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	(✓)
1c	Указание интермодального характера перевозки, включая по желанию транспортные средства/маршрут (пункт 1 статьи 2)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	(✓)
1d	Указание особых рисков, включая шесть случаев, упомянутых в КДПГ (статья 18)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	(✓)
1e	Событие «Задержка доставки» — в первой позиции со сведениями указывается дата. Система автоматически добавляет время (статья 19)			(✓)				(✓)

<i>Ид. №</i>	<i>События в рамках электронной процедуры КДПГ для грузополучателей</i>	<i>Составление ЭН</i>	<i>Внесение изменений в данные ЭН</i>	<i>Предоставление комментариев</i>	<i>Прикрепление документов</i>	<i>Хранение/печать данных</i>	<i>Уведомления грузоотправителю/перевозчику</i>	<i>Уведомления грузополучателю (Галочки, поставленные в скобки, означают факультативные действия)</i>
1f	Событие «Утрата груза» (статья 20)			(✓)		(✓)		(✓)
1g	Событие «Указание опасного характера груза» (статья 22)							(✓)
1h	Событие «Указание надбавки» (статья 24)							(✓)
1i	Событие «Указание объявленной ценности груза» (статья 26)							
2	Событие «Внесение изменений в данные ЭН», когда составление ЭН было инициировано перевозчиком/грузоотправителем					(✓)		(✓)
3	Событие «Внесение изменений в данные ЭН», когда грузополучатель хочет назначить нового грузополучателя	✓	✓			✓	✓	✓
4	Событие «Распоряжение грузом» при формировании ЭН (статья 12)			✓				✓



Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДППГ для грузополучателей	Составление ЭН	Внесение изменений в данные ЭН	Предоставление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/печать данных	Уведомления грузоотправителю/перевозчику	Уведомления грузополучателю (Галочки, поставленные в скобки, означают факультативные действия)
4а	Событие «Распоряжение грузом» во время следования транзитом (статья 12)			✓				✓
4б	Событие «Распоряжение грузом» при подтверждении доставки/или по просьбе грузополучателя			✓				✓
4с	Событие «Предоставление перевозчику инструкций по распоряжению грузом» (по желанию грузоотправителя)							(✓)
5	Внесение оговорки при получении груза							(✓)
6	Событие «Получение от грузоотправителя запроса на проверку веса брутто/количества груза/содержимого грузовых мест»							(✓)
7	Событие «Прикрепление сопроводительных документов/предоставление комментариев»							

Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДПГ для грузополучателей	Составление ЭН	Внесение изменений в данные ЭН	Предоставление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/печать данных	Уведомления грузоотправителю/перевозчику	Уведомления грузополучателю (Галочки, поставленные в скобки, означают факультативные действия)
8	Запрос инструкций у грузоотправителя, когда перевозчик не может выполнить договор (статья 14)							(✓)
8a	Событие «Запрос инструкций у грузоотправителя, когда перевозчик не может сдать груз» (статья 15)							(✓)
8b	Грузополучатель имеет право отказаться от принятия груза, и в случае события «Отказ грузополучателя принимать груз» перевозчик запрашивает инструкции у грузоотправителя (статья 15)		✓	✓	✓	✓	✓	
9	Событие «Право перевозчика выгрузить груз/доверить его третьему лицу в случае неполучения инструкций» (статья 16)							(✓)
9a	Событие «Право перевозчика продать груз» (статья 16)							

Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДПГ для грузополучателей	Составление ЭН	Внесение изменений в данные ЭН	Предоставление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/печать данных	Уведомления грузоотправителю/перевозчику	Уведомления грузополучателю (Галочки, поставленные в скобки, означают факультативные действия)
9b	Событие «Полная утрата груза» (статья 17) в сочетании с событием 1e							✓
10	Событие «Сохранение данных/электронных накладных»					(✓)		
11	Событие «Возмещение в случае задержки доставки»			✓	✓	✓	✓	✓
12	Событие «Подтверждение доставки»			✓	✓	✓	✓	✓
13	Подтверждение принятия груза (включая событие внесения оговорок)			✓	✓	✓	✓	✓

## 2. Пользователи электронной накладной, которые имеют право просматривать данные электронной накладной по запросу, вносить комментарии и хранить данные, если того требует закон

51. Вторая группа пользователей вправе лишь просматривать данные конкретной электронной накладной по запросу в рамках выполнения своих служебных обязанностей и оставлять комментарии в текстовом поле, специально предусмотренном для этого в электронной накладной. К этим пользователям относятся государственные органы, в частности таможенные органы, полиция/служба пограничной охраны, судебные и прочие соответствующие органы.

Замечания, высказанные на шестой сессии MCAT и его объединениями ABADA, BGL и LAA по пункту 51 при поддержке Ирана (Исламская Республика): группа лиц, указанных в подпунктах а), b) и с), не считаются пользователями eSMR по смыслу Конвенции и Дополнительного протокола. Их включение может повлечь за собой необходимость внесения поправок в юридический текст.

ФИАТА, Ассоциация логистики Словакии и BIFA как представители части частного сектора, а также правительство Швеции заявили о своем несогласии с замечаниями MCAT и его объединений, а также правительства Ирана (Исламская Республика).

## А. Таможенные органы

52. Таможенные органы признаются в качестве пользователей будущей системы eCMR. Таможенные органы по причинам, которые варьируют от одного географического региона к другому, используют/проверяют накладные КДПГ.

53. Следует отметить, что замечания таможи касаются, помимо прочего, также вопросов, имеющих отношение к ответственности перевозчиков (пункт 4 статьи 17 КДПГ), например отсутствия или повреждения упаковки грузов, по своей природе подверженных порче и повреждению без упаковки, природы некоторых грузов, особо подверженных полной или частичной утере или повреждению, в частности подверженных поломке, ржавлению, внезапному гниению, усушке, утечке, нормальной потере или нападению паразитов и грызунов. В этой связи стороны договора (т. е. грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель) и таможенные органы заинтересованы в предоставлении своих замечаний относительно грузового автомобиля или перевозимого груза или любого другого оперативного вопроса, если таковые имеются.

54. Таможенным органам следует иметь доступ по требованию для просмотра данных электронной накладной, т. е. когда грузовой автомобиль прибывает на соответствующую границу или таможеню, ее сотруднику следует иметь возможность «просмотреть данные», если это необходимо, или право «сделать замечания» в специально отведенном месте электронной накладной, доступном только таможене, независимо от используемого ИТ-решения (т. е. независимо от технологии, географического положения, бизнес-культуры и т. д.). Будет создано соответствующее электронное пространство (поле), правом пользоваться которым и оставлять замечания будет обладать только таможня. Эти замечания не могут быть удалены. Они должны быть доступны для просмотра всеми заинтересованными сторонами, включая сотрудников других таможенных органов (перечисленных в хронологическом порядке).

55. Однако в случае нарушения таможенным органам следует иметь право запросить хранение данных, и поэтому у них должна быть возможность сохранить данные конкретной электронной накладной.

56. Кроме того, таможенным органам следует иметь возможность добавить электронный штамп или печать. Спецификации должны отвечать потребностям государственных органов и их правам на истребование данных.

57. И наконец, некоторые таможенные органы сочли бы весьма ценной возможность получения «предварительных данных eCMR», т. е. получения этой информации значительно раньше прибытия грузовых автомобилей на их границу, например в момент подготовки и оформления электронной накладной в онлайн-режиме. Это предложение имеет ряд преимуществ и проблем, которые необходимо решить.

58. В числе возможных преимуществ можно было бы отметить следующее:

а) обеспечение таможенным органам, получающим эти данные, возможности выполнить анализ связанных с транспортным средством и перевозимым грузом рисков еще до прибытия грузового автомобиля на их границу и как следствие улучшение функционирования зеленых полос, уменьшение очередей на границах, повышение эффективности трансграничных операций;

б) для автотранспортной отрасли преимущества включают сокращение времени ожидания на границе, более эффективное планирование рейсов и как результат повышение уровня обслуживания клиентов и оптимизация сроков доставки.

59. В числе возможных проблем можно было бы отметить следующее:

а) ИТ-решения для составления электронных накладных должны предоставлять пользователям возможность задавать точный маршрут, по которому будет следовать перевозчик, однако по ряду причин этот маршрут

может изменяться в пути и водителю, возможно, придется вносить изменения в данные;

б) для того чтобы таможенные органы могли получать данные накладной заблаговременно, их системы должны быть взаимосвязаны с используемыми ИТ-решениями, число которых может исчисляться сотнями; таким образом реализация данного предложения будет сопряжена с немалыми расходами;

с) получение предварительных данных о грузе/данных накладной КДПГ — это практика, на которую могут согласиться не все Договаривающиеся стороны КДПГ/Дополнительного протокола, касающегося eSMR. Таким образом, такая практика — в случае ее согласования и введения — будет использоваться только теми Договаривающимися сторонами, которым разрешено получать предварительные данные о грузе, при условии что остальные Договаривающиеся стороны, не допускающие у себя такой практики, согласны с ее внедрением.

Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДПГ для таможенных органов	Просмотр/получение данных ЭН по специальному запросу	Предоставление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/печать данных	Уведомления грузоотправителю/перевозчику	Уведомления грузополучателю
1	(Предварительные данные накладной КДПГ, если они запрашиваются соответствующими таможенными органами)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)
2	Событие «Проверка грузовых автомобилей на границах/внутренних пунктах контроля и необходимость предоставления комментариев»	✓	✓	✓		✓	✓
3	Событие «Добавление электронного штампа/электронной печати»	✓		✓		✓	✓
4	Событие «Установление нарушения»	✓	✓		✓	✓	✓

## В. Полиция/Транспортная инспекция

60. Сотрудники дорожной полиции/транспортной инспекции во всех регионах останавливают и проверяют грузовые автомобили, главным образом просматривая накладные. Эти ежедневные проверки проводятся по разным причинам.

На территории Европейского союза такие проверки проводятся для обеспечения выполнения правил каботажных перевозок, между тем как в других регионах они проводятся в целях обеспечения безопасности, проверки грузовых автомобилей на перегруз, проверки соблюдения времени работы и отдыха водителей, а также технического состояния транспортных средств. Это означает, что оснащение сотрудников полиции должно включать мобильное устройство/приложение для считывания электронных данных, предъявленных перевозчиком (возможно, в формате QR-кода), и проверки их подлинности с помощью платформы, на которой эти данные были созданы.

61. Пример с полицией, включая службу пограничной охраны, является весьма специфичным, и в этом случае может потребоваться более детальный и специализированный анализ, призванный обеспечить удовлетворение требований и нужд сотрудников дорожной полиции/транспортной инспекции в плане технического оснащения. Ниже перечислены основные выявленные трудности. Эти положения могут дополнять национальные требования.

- a) Закупка мобильных устройств и разработка специализированных приложений, позволяющих сотрудникам полиции получать и просматривать данные. Это решение надлежит принимать на национальном уровне.
- b) Разработка технических спецификаций для мобильных устройств в интересах унификации и поиска международного решения.
- c) Установление связи между этими устройствами/центральными отделениями и многочисленными ИТ-решениями (их число будет исчисляться сотнями) требует значительных усилий и затрат и сопряжено с неопределенностью относительно того, как обеспечивать такую взаимосвязь на международном уровне.

<i>Ид. №</i>	<i>События в рамках электронной процедуры КДПГ для дорожной полиции</i>	<i>Просмотр данных ЭН по специальному запросу</i>	<i>Предоставление комментариев</i>	<i>Прикрепление документов</i>	<i>Хранение/печать данных</i>	<i>Уведомления грузоотправителю/перевозчику</i>	<i>Уведомления грузополучателю</i>
1	Событие «Дорожный контроль грузового автомобиля с необходимостью предоставления комментариев» (мобильные устройства)	✓	✓	✓		✓	✓
2	Событие «Добавление электронного штампа/электронной печати»	✓		✓		✓	✓
3	Событие «Установление нарушения» (мобильные устройства)	✓	✓		✓	✓	✓

<i>Ид. №</i>	<i>События в рамках электронной процедуры КДПП для дорожной полиции</i>	<i>Просмотр данных ЭН по специальному запросу</i>	<i>Предоставление комментариев</i>	<i>Прикрепление документов</i>	<i>Хранение/ печать данных</i>	<i>Уведомления грузоотправителю/ перевозчику</i>	<i>Уведомления грузополучателю</i>
4	Предварительные данные накладной КДПП, если они требуются соответствующими полицейскими/ транспортными органами. В любом случае факультативно.	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)

### С. Судебные и прочие органы

62. Другим примером являются судебные и прочие соответствующие органы. В этом случае запрос может быть направлен непосредственно в адрес предприятия, генерировавшего данные, или, если существует подобная договоренность, только национальному органу, который обеспечивает надежное хранение данных в течение оговоренного периода времени до начала расследования.

63. Трудности, связанные с судебными органами, можно резюмировать следующим образом:

- a) Судебным органам необходим немедленный доступ к данным, и они должны быть уверены в том, что эти данные являются подлинными (неизменность сообщений).
- b) На сегодняшний день существуют разнообразные требования относительно сроков хранения бумажных накладных КДПП. Для электронной среды необходимо определить согласованные временные рамки, которые, вероятно, должны составлять порядка 10 лет.
- c) Каким образом судебные органы будут получать немедленный доступ к исходным данным? Путем направления запроса в государственные органы по месту нахождения ИТ-решения? Путем прямого запроса в адрес частного предприятия, обеспечивающего это ИТ-решение? Следует отметить, что судебные органы и места хостинга ИТ-решений могут находиться в совершенно разных географических точках. В этой связи первостепенное значение приобретают доверие к используемой системе и ее всеобщее признание.

<i>Ид. №</i>	<i>События в рамках электронной процедуры КДПП для судебных и иных органов</i>	<i>Просмотр данных ЭН по специальному запросу</i>	<i>Предоставление комментариев</i>	<i>Прикрепление документов</i>	<i>Хранение/ печать данных</i>	<i>Уведомления грузоотправителю/ перевозчику</i>	<i>Уведомления грузополучателю</i>
1	Событие «Запрос исходных данных» в случае судебного разбирательства/ расследования	✓	✓		✓	✓	✓

---

<i>Ид. №</i>	<i>События в рамках электронной процедуры КДПГ для судебных и иных органов</i>	<i>Просмотр данных ЭИ по специальному запросу</i>	<i>Предоставление комментариев</i>	<i>Прикрепление документов</i>	<i>Хранение/ печать данных</i>	<i>Уведомления грузоотправителю/ перевозчику</i>	<i>Уведомления грузополучателю</i>
2	Событие «Запрос архивных данных» (автотранспортного предприятия и т. д.) в случае судебного разбирательства/ расследования	✓	✓		✓	✓	✓

---