



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Группа экспертов по введению в действие eCMR

Пятая сессия

Женева, 3–5 апреля 2023 года

**Доклад о работе пятой сессии Группы экспертов
по введению в действие Дополнительного протокола****I. Участники**

1. Группа экспертов по введению в действие eCMR (GE.22) провела свою пятую сессию 3–5 апреля 2023 года под председательством г-жи Аннии Новиковой (Латвия).
2. В ней приняли участие представители следующих государств — членов ЕЭК: Германии, Латвии, Словакии, Словении, Турции, Украины и Швеции.
3. В конференции также участвовали представители Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП), Иордании (государства, не являющегося членом ЕЭК) и следующих межправительственных организаций: Азербайджанской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (ABADA), Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ), Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) и Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

4. Группа экспертов утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/SC.1/GE.22/9).

**III. Утверждение доклада о работе четвертой сессии
(пункт 2 повестки дня)**

5. Группа экспертов приняла к сведению доклад о работе своей четвертой сессии, который был утвержден 13 февраля 2023 года (ECE/TRANS/SC.1/GE.22/8). Он содержит перечень решений, которые были приняты Группой 27 января 2023 года.



IV. Программа работы (пункт 3 повестки дня)

A. Предлагаемые концепции и процессы будущей системы eCMR

6. Группа экспертов обсудила документы ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/3 и ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/4, высказала свои замечания и поручила секретариату пересмотреть эти документы на основе итогов дискуссии в Группе. В целях содействия секретариату участникам было предложено направить свои замечания и поправки к документу/ам до истечения предельного срока для представления документов к следующей сессии. Эти концепции и процессы после их согласования станут основой архитектуры высокого уровня будущей системы eCMR.

7. МСАТ передал изложенные в приложении 1 замечания к документам, поступившие от Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (AIRCRUZ), Туркменской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (THADA) и Ассоциации автоперевозчиков Латвии (LATVIJAS AUTO).

8. Председатель Группы заявила, что эти замечания обусловлены, скорее всего, тем, что эти организации не участвуют на регулярной основе в сессиях Группы. По этой причине секретариату, возможно, потребуется организовать техническое рабочее совещание, с тем чтобы надлежащим образом проинформировать организации о сфере деятельности и целях Группы, включая проблемы, связанные с введением в действие eCMR. Секретариат полностью согласился с мнением Председателя и решил связаться с этими организациями и как можно скорее подготовить такой технический семинар.

B. Таможенная практика использования накладных

9. На четвертой сессии Группа экспертов решила продолжить пополнять документ ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/3/Rev.1 информацией об использовании бумажных накладных таможенными органами в различных регионах.

10. Секретариат представил документ ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/3/Rev.2, включающий информацию о каботаже, переданную полицией Дании на третьей сессии, и результатах обследования, касающегося использования накладных таможенными органами, представленных на последней сессии (неофициальный документ № 1/Rev.1). Этот документ был одобрен экспертами Группы, которые подтвердили факт широкого использования бумажной накладной КДПГ в настоящее время национальными органами, особенно таможенными органами и полицией, в различных регионах и для различных целей.

C. Передовой опыт в контексте других инициатив по цифровизации

11. Группа экспертов ознакомилась с поступившими презентациями ЮНЕП по электронным разрешениям СИТЕС и ОТИФ по eСИМ соответственно и выразила им признательность за это.

12. Конвенцией о международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения (1973 года) (СИТЕС), регулируется международная торговля образцами видов дикой фауны и флоры, внесенными в приложения к ней, через систему выдачи специальных разрешений и сертификатов. Эти разрешения обеспечивают законность, устойчивость и прослеживаемость торговли. Предусмотрен механизм поэтапного внедрения четырехступенчатой системы, включающей электронные разрешения, электронный контроль, электронную отчетность и электронный обмен данными. На настоящий момент в общей сложности 14 Договаривающихся сторон в том или ином виде используют eСИТЕС, и более 40 стран планируют внедрить этот механизм. Представитель СИТЕС пояснил, что по линии Автоматизированной системы обработки таможенных данных ЮНКТАД разработано готовое решение с внесением соответствующей платы.

Договаривающиеся стороны, возможно, пожелают его использовать или разработать собственное решение.

13. Представитель Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) передал справочную информацию о своей организации, а также о Конвенции о международных железнодорожных перевозках 1999 года (КОТИФ). Он также сообщил о Единых правовых предписаниях, касающихся КОТИФ (ЕПП ЦИМ), и области их применения, включая текущий статус электронной накладной для договоров железнодорожных перевозок, отметив неравную по своему характеру ситуацию с использованием электронных транспортных документов в рамках национальных и международных железнодорожных перевозок. В этой связи 19 апреля 2023 года ОТИФ организовала совещание для обсуждения вопроса о том, служат ли ЕПП ЦИМ всеобъемлющей, легко применимой и единообразной правовой основой для «безбумажных» перевозок либо они нуждаются в пересмотре.

V. Прочие вопросы (пункт 4 повестки дня)

14. Никакие прочие вопросы не рассматривались.

VI. Утверждение перечня решений (пункт 5 повестки дня)

15. Группа экспертов утвердила перечень решений сессии (по пунктам 4, 5, 6, 10 и 11).

VII. Сроки проведения следующей/заключительной сессии (пункт 6 повестки дня)

16. Следующую/заключительную сессию Группы экспертов планируется провести 5–7 июля 2023 года. Предельный срок для представления официальных документов — 26 апреля 2023 года.

Приложение

МСАТ высоко оценивает всю работу, проделанную GE.22 (Группой экспертов по введению в действие eCMR) в рамках ее мандата, и хотел бы передать замечания, поступившие от его ассоциаций.

1. Поступили замечания к документу ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/3 от Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Узбекистана (AIRCRUZ), Туркменской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (THADA) и Ассоциации автоперевозчиков Латвии (LATVIJAS AUTO).
 - a) Согласно условиям исследования, проведенного GE.22 (ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2022/3/Rev.2), представление данных по КДПГ является обязательным не во всех странах, а лишь в некоторых из них. В данном случае такой запрос основывается на национальных решениях, а не на положениях Конвенции КДПГ/протокола eCMR. Операторы перевозок при необходимости (как это и происходит в настоящее время) могут распечатать eCMR, поставить на этом документе печать и иметь его при себе во время перевозки для доказательства того, что все требования законодательства выполнены надлежащим образом. В случае международного договора перевозки следует принимать как бумажную, так и электронную версию, поскольку они имеют одинаковую юридическую силу.
 - b) Как сама Конвенция КДПГ, так и протокол к ней, не являются таможенными конвенциями, а относятся к сфере частного права. Роль и стороны, к которым применимы Конвенция КДПГ и протокол eCMR, уже определены в их положениях. Они не могут быть изменены в силу этой новой схемы, которой предусматривается введение третьих сторон (т. е. таможенных органов, полиции), как если бы они были пользователями этих правовых инструментов. Аналогичным образом, для разработки и введения в действие eCMR не могут навязываться никакие концепции либо функциональные и технические спецификации. Эта роль возлагается на стороны договора перевозки в соответствии с положениями протокола eCMR. Кроме того, положения как Конвенции КДПГ, так и протокола к ней, в настоящее время выполняются заинтересованными сторонами, независимо от существования ИТ-решения для eCMR, предлагаемого в обсуждаемом документе.
 - c) Предлагаемая новая схема не может быть легко реализована, повлечет за собой дополнительные расходы для частного сектора и будет препятствовать использованию eCMR по следующим причинам:
 - i) субъектам, которые уже извлекают выгоду из использования eCMR, придется приспособлять свой бизнес к предложенной новой схеме;
 - ii) частному сектору придется наладить связи со всеми этими новыми субъектами;
 - iii) все, что выходит за указанные рамки, не будет соответствовать положениям КДПГ и протокола eCMR.
 - d) Несмотря на мандат, полученный от SC.1, единственная потребность в согласовании связана с набором данных для обеспечения возможности обмена ими между различными субъектами, поскольку:
 - i) юридическая сила КДПГ и eCMR является одинаковой;
 - ii) некоторые страны уже создали нормативную базу, четко определяющую правовой статус цифровых документов, валидацию поставщиков ИТ и механизмы аутентификации;
 - iii) если любой орган (например, полиция, таможня) требует представления eCMR, то может быть предъявлена печатная версия этого документа, как это и происходит в настоящее время.

2. Замечания к документу ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/4, поступившие от Туркменской ассоциации международных автомобильных перевозчиков (THADA).

а) Как уже отмечалось, юридическая сила КДПГ и eCMR является одинаковой. Поэтому нет необходимости в создании какого-либо нового механизма. Кроме того, предложенные в документе оперативные процедуры не соответствуют положениям обоих правовых документов в нижеследующих отношениях.

б) Аутентификация пользователя, а также сторон, принимающих решение о различных методах аутентификации (т. е. пользователей, КВТ, SC.1) и предложение о создании уникального национального идентификатора для каждого пользователя выходят за рамки обоих правовых документов. Согласно статье 3.1 протокола eCMR аутентификация подлежит только накладная. Согласно статье 3.2 протокола eCMR аутентичность электронной накладной может быть установлена с использованием любого другого метода электронной аутентификации, разрешенного законодательством страны, в которой выдается электронная накладная. Поэтому предложение использовать электронную подпись в качестве единственного метода аутентификации не соответствует протоколу eCMR.

в) Статья 5 протокола eCMR уже предусматривает условия для создания электронной накладной, оставляя на усмотрение сторон договора перевозки решение о порядке ее применения. Таким образом, формирование обязательных функциональных и технических спецификаций для создания eCMR не соответствует правовому тексту.

г) Нет никакой необходимости в учреждении национального органа по валидации для обеспечения соответствия функциональным и техническим спецификациям. Учреждение такого органа, наряду с осуществлением прочих обременительных процедур (а именно с формированием платформы для создания eCMR, опубликованием перечня ИТ-решений, хранением данных, резервным копированием и т. д.), зиждется на соответствии функциональным и техническим спецификациям, которые будут считаться обязательными. Однако последнее не соответствует статье 5 протокола eCMR (пункт «С» выше).

д) Безопасное хранение данных связано с функциями национального органа по валидации в контексте предотвращения распространения закрытой коммерческой информации. Если в учреждении национального органа по валидации нет необходимости (пункт «D» выше), то это же касается и безопасного хранения данных.

е) Методы кибербезопасности/резервного копирования связаны с необходимостью самостоятельного хранения данных и возможностью их резервного копирования. Если в безопасном хранении данных нет необходимости (пункт «E» выше), то это же относится и к методам кибербезопасности/резервного копирования. Стороны договора перевозки уже располагают методами усиления кибербезопасности или обеспечения резервного копирования данных, если они того пожелают.

ж) Авианакладная приобрела электронный формат в 90-х годах прошлого века без необходимости использования каких бы то ни было технических и функциональных спецификаций, подобных тем, которые предлагает ЕЭК.