

**Европейская экономическая комиссия****Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по автомобильному транспорту****Группа экспертов по введению в действие eCMR****Седьмая сессия**

Женева, 22–24 мая 2024 года

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

1. Группа экспертов по введению в действие eCMR (GE.22) провела свою седьмую сессию 22–24 мая 2024 года. В работе сессии приняли участие представители следующих стран: Азербайджана, Ирана (Исламской Республики), Российской Федерации, Саудовской Аравии, Северной Македонии, Словакии, Турции и Швеции. На сессии присутствовал представитель Европейского союза. Были представлены следующие неправительственные организации: Международная федерация экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), Международная автомобильная федерация (ФИА) и Союз торгово-промышленных палат и товарных бирж Турции (ТОББ).

II. Утверждение повестки дня (пункт 1 повестки дня)

2. Группа экспертов утвердила повестку дня сессии (ECE/TRANS/SC.1/GE.22/12) с поправками, включив в качестве второго пункта повестки дня вопрос о выборах должностных лиц.

III. Выборы должностных лиц (пункт 2 повестки дня)

3. В соответствии с правилами процедуры Комиссии и установившейся практикой Группа экспертов избрала Председателем своих сессий в 2024 году г-на Рамина Байрамова (Азербайджан). Правительствам было настоятельно рекомендовано выдвигать кандидатов на пост заместителя Председателя, с тем чтобы облегчить процесс выборов в будущем.

**IV. Итоги работы SC.1, КВТ и Исполнительного комитета
(пункт 3 повестки дня)**

4. Секретариат проинформировал группу экспертов о том, что на сто восемнадцатой сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1)



Председатель Группы экспертов по введению в действие eCMR (GE.22) г-жа Новикова сообщила SC.1, что за период с июля 2022 года по июль 2023 года GE.22 провела шесть совещаний. Она проинформировала SC.1 о работе, проделанной GE.22, и представила доклад Группы экспертов, который состоит из документов ECE/TRANS/SC.1/2023/2-5 и включает изменения, внесенные на ее шестой сессии. Председатель GE.22 подчеркнула, что некоторые аспекты анализа, представленные в этих документах, требуют дополнительной проработки, с тем чтобы Группа могла дать конкретные рекомендации SC.1 и завершить работу над концептуальными и функциональными спецификациями.

5. SC.1 решила продлить мандат GE.22 на два года для завершения работы, относящейся к ее текущему кругу ведения, включая подготовку технических спецификаций (если позволят сроки) и доклада для SC.1, который надлежит представить на ее сто двадцатой сессии в октябре 2025 года. На своей восьмидесятой шестой сессии в феврале 2024 года Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) одобрил продление мандата GE.22, что предусматривает проведение с учетом бюджетных ограничений до трех сессий в год длительностью до трех дней каждая в целях выполнения возложенных на нее задач и представления доклада для SC.1 на ее сто двадцатой сессии в октябре 2025 года. Этот запрос был также одобрен Исполнительным комитетом в марте 2024 года.

V. Программа работы: завершение подготовки доклада GE.22 (пункт 4 повестки дня)

6. Представители Российской Федерации представили Группе пилотный проект, который осуществлялся в период 2021–2023 годов и был посвящен внедрению электронной накладной для международных автомобильных перевозок между Российской Федерацией и Республикой Беларусь в соответствии с Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Пилотный проект предусматривал замену бумажного документа КДПГ юридически значимым электронным документом на основе eCMR и перевод накладной КДПГ в электронный формат с использованием международного стандарта D22A eCMR. Кроме того, проект предусматривает создание децентрализованной системы трансграничного электронного документооборота, в рамках которой каждое государство-участник сможет прибегать к услугам своих национальных операторов ЭОД и использовать электронные подписи, соответствующие национальным стандартам. Эксперты от Российской Федерации и Беларуси планируют направить в секретариат СЕФАКТ ООН запрос о пересмотре стандартов для данных eCMR с целью включения в них стандартов, касающихся электронных подписей.

7. У Группы возникло несколько вопросов по реализации пилотного проекта. Поскольку эксперты, которые занимались осуществлением пилотного проекта, в этот раз не смогли присутствовать на совещании, Группа пригласила их принять участие в работе ее следующей сессии и направила им ряд вопросов, которые хотелось бы обсудить.

8. Основное внимание в ходе обсуждений Группа уделила подготовке своего заключительного доклада, который должен быть представлен на сессии SC.1 в октябре 2025 года. Заключительный доклад состоит из четырех основных частей, отраженных в официальных документах ECE/TRANS/SC.1/2023/2, ECE/TRANS/SC.1/2023/3, ECE/TRANS/SC.1/2023/4 и ECE/TRANS/SC.1/2023/5. К ним относятся:

- a) Часть I: Предлагаемые концептуальные и функциональные спецификации будущей системы eCMR;
- b) Часть II: Операционные процедуры, предусмотренные Дополнительным протоколом, касающимся eCMR: цифровая среда;
- c) Часть III: Предлагаемые концептуальные и функциональные спецификации будущей системы eCMR/Анализ вариантов использования;
- d) Часть IV: Использование накладных КДПГ таможенными органами.

9. Представители МСАТ и Ирана подтвердили свою позицию в отношении ряда замечаний, высказанных в ходе шестой сессии Группы, и попросили должным образом отразить эти замечания в документах, которые будут обсуждаться на предстоящих сессиях.

10. После того как представители МСАТ и Ирана высказали свою просьбу, состоялось обширное обсуждение ряда основополагающих вопросов (Нужно ли вносить поправки в КДПГ/Дополнительный протокол, и если нужно, то какова будет процедура? Какая роль в рамках КДПГ/Дополнительного протокола отводится другим заинтересованным сторонам (например, таможенным службам/полиции)? Должна ли работа по GE.22 охватывать только процедуры цифровизации eSMR или цифровизацию всех операций, предусмотренных в КДПГ?). Представители МСАТ и Ирана просили продолжить обсуждение этих вопросов на предстоящей сессии.

11. В ответ на конкретные вопросы, заданные представителем Ирана (Исламской Республики), секретариат получил возможность представить дополнительные разъяснения и напомнить всем участникам аргументы и логику, которые легли в основу решений экспертов, принятых в ходе шести сессий Группы в рамках подготовки текущей версии доклада. Эти разъяснения можно резюмировать следующим образом:

a) перед Группой стоит задача завершить разработку функциональных и технических спецификаций (последних — если позволят сроки) будущей системы (систем) eSMR. В соответствии со статьей 2 Протокола eSMR эти спецификации должны быть нацелены на цифровизацию бумажной накладной КДПГ, в том числе описанных в КДПГ операций. Только в этом случае КДПГ будет в полной мере применяться также и в цифровой среде, а электронная накладная КДПГ станет «равноценной накладной, предусмотренной в Конвенции», которая «на этом основании обладает такой же доказательной силой и влечет за собой такие же последствия, что и накладная»;

b) секретариат будет работать в тесном сотрудничестве с секретариатом СЕФАКТ ООН для пересмотра по мере необходимости существующих стандартов для данных eSMR, с тем чтобы в будущем обеспечить функциональную совместимость между различными системами eSMR. Все спецификации и стандарты для данных будут сразу же предлагаться частному сектору для использования в качестве общественных благ ООН, и они не могут носить обязательный характер. Однако после того, как эти спецификации и стандарты будут приняты межправительственными органами ООН, ЕЭК ООН обратится к правительствам с просьбой поощрять их соблюдение частным сектором, поскольку они обеспечивают осуществление КДПГ в цифровой среде;

c) гарантия того, что электронная накладная будет сохранять свою целостность и что будет существовать способ, посредством которого сторона, обладающая правами, возникающими на основании электронной накладной, сможет продемонстрировать наличие таких прав, — это положения, изложенные в статье 5 протокола eSMR. В этой связи эксперты указали на возможную проблему с хранением исходных данных. КДПГ может применяться в таких случаях, когда возникают проблемы и стороны вынуждены разрешать свои споры в суде. Таким образом, суды (статьи 31–33 КДПГ) должны иметь доступ к исходным данным. Поднятый экспертами вопрос представляется довольно простым. Предполагается, что исходные данные есть у перевозчика, и они хранятся в его мобильном устройстве или системах. Если перевозчику грозит штраф, кто может гарантировать, что он не станет манипулировать этими данными, прибегая или не прибегая к помощи поставщика приложения? Кроме того, что произойдет с исходными данными, если поставщик приложения обанкротится? Поэтому эксперты рекомендуют (не навязывая это решение и не делая его обязательным) сделать так, чтобы на национальном уровне существовала организация (новое агентство, палата, транспортное объединение и т. д.), которая будет действовать в рамках национального законодательства и где исходные данные будут автоматически сохраняться в момент их создания. Государства должны решить, хотят ли они следовать этой рекомендации, и если да, то какое агентство будет заниматься хранением данных;

d) что касается электронных подписей, то эксперты рекомендовали обеспечить применение национального законодательства. В целях обеспечения бесперебойной работы будущей системы эксперты предложили включить одну рекомендацию: государствам рекомендуется на взаимной основе признавать процедуры, регулирующие использование электронных подписей в других государствах;

e) эксперты не высказали никаких оговорок по поводу использования накладных КДПГ таможенными и другими органами, поскольку в КДПГ содержатся конкретные ссылки на это требование (статьи 1 (п. 5), 6 (п. 1) и 11). В этой связи эксперты подготовили документ и представили исследование с перечнем национальных законов, на основании которых таможенные и другие органы уполномочены получать доступ к данным накладных КДПГ и при необходимости вносить в них письменные замечания. Кроме того, эксперты описали процессы, которые должны быть включены в будущую(ие) систему(ы) eSMR для обеспечения доступа государственных органов к данным на чтение. Следует отметить, что эксперты согласились с тем, что использование данных государственными органами и предоставление им достоверных данных тесно связано с ответственностью перевозчиков (статья 11) и на этом основании является требованием, предусмотренным КДПГ. Представители таможенных и полицейских органов, участвовавшие в работе сессий Группы, настаивали на том, что доступ к данным на чтение должен стать одной из основных функций будущей(их) системы (систем) eSMR;

f) с вопросом о доступе таможенных и других органов к данным eSMR на чтение связано обсуждение вопроса о наличии или отсутствии центральной платформы (платформ). Эксперты согласились с тем, что после появления спецификаций и стандартов для данных рано или поздно будут разработаны тысячи приложений, позволяющих создавать eSMR. Для того чтобы таможенная служба могла получать по запросу доступ к данным электронных накладных грузовых автомобилей, прибывающих на ее границу со всего мира, ей необходимо будет установить связь с компаниями, сгенерировавшими электронные накладные. Однако на практике это означает, что таможенная служба должна будет установить сотни или тысячи подключений, что невозможно по целому ряду причин, включая соображения безопасности. В этой связи была выдвинута идея создания центральной платформы или нескольких платформ. Наличие платформы или платформ, которые выполняют роль технологической перемычки, не занимаясь администрированием данных и не имея к ним доступа, значительно упростит взаимодействие, поскольку в этом случае таможенной службе потребуется установить только одно подключение — подключение к платформе. Представители таможенных органов, участвовавшие в работе совещания, отмечали, что такую платформу могла бы разработать ЕЭК ООН. Однако секретариат в ходе всех совещаний объяснял, что ЕЭК ООН не может взять на себя эту роль по ряду причин, в числе которых аспекты, связанные с определением ответственности, ресурсами и устойчивостью такой платформы. Тем не менее данная концепция представляется обоснованной, и в спецификациях государствам будет рекомендовано разработать такую платформу или ряд платформ (региональных), которые будут облегчать подключение таможенных служб к поставщикам приложений из частного сектора. В спецификации могут быть включены также и принципы работы таких платформ.

12. На основании вышеуказанных разъяснений, а также дополнительных комментариев, полученных экспертами (МСАТ, Словения), секретариат дополнительно доработает четыре документа, составляющие заключительный доклад о работе Группы. Таким образом, пересмотренные варианты текущих документов будут подготовлены к следующей сессии Группы.

13. Кроме того, с учетом того, что следующая сессия Группы состоится только в январе 2025 года, секретариат предложил экспертам дополнительно изучить документы и внести конкретные предложения. Перед Группой стоит задача завершить свою работу и представить заключительный доклад в течение 2025 года. Для достижения этой цели экспертам следует представить конкретные предложения и

конструктивные альтернативные варианты в тех случаях, когда текущий текст, по их мнению, нуждается в доработке. Наконец, секретариат заявит о своей готовности организовать любые неофициальные онлайн-совещания/рабочие совещания по наращиванию потенциала, если это потребуется Группе для дальнейшего уточнения предложений и анализа.

14. В работе сессии принял участие представитель Европейского союза, который выступил со следующим заявлением.

15. Внедрение Правил электронной информации о грузовых перевозках (eFTI), равно как и системы eCMR, призвано в первую очередь облегчить работу предприятий/экономических операторов благодаря снижению их затрат и административного бремени. С учетом значительного перекрытия областей применения в ЕС Правил eFTI и системы eCMR, а также значительной доли ЕС в мировой торговле и перевозках вполне понятны опасения отрасли по поводу того, что параллельное развитие двух систем может привести к нарастанию различий между ними. Эти расхождения могут оказаться для обеих систем более затратными, нежели сохранение статус-кво. Мы неуклонно продвигаемся в определении функциональных и технических спецификаций для внедрения Правил eFTI (хотя этот процесс и идет несколько медленнее, чем ожидалось и планировалось). Первый существенный комплект этих спецификаций будет принят Комиссией к концу июня этого года в виде имплементационного регламента ЕС. В него войдут спецификации систем, которые должны быть внедрены государственными органами в странах — членах ЕС, спецификации для общей архитектуры обмена данными в eFTI, а также определения данных, подлежащих обмену. Этот комплект будет дополнен более подробными вспомогательными руководствами, подготовку которых мы планируем завершить осенью. Параллельно с этим мы занимаемся разработкой второго (и последнего) комплекта спецификаций, касающихся требований к ИТ-платформам для предприятий, которую мы планируем завершить к концу этого года, с тем чтобы в первой половине следующего года второй комплект был официально принят в качестве имплементационного регламента ЕС. Как уже было обещано ранее, мы представим Группе экспертов ЕЭК ООН нормативные правовые предписания, касающиеся внедрения Правил eFTI, а также дополнительные документы, как только они окажутся в свободном доступе.

VI. Предварительные сроки проведения будущих сессий (пункт 5 повестки дня)

16. Группа была проинформирована об установленных в предварительном порядке сроках проведения восьмой и девятой сессий Группы экспертов: 20–22 (первая половина дня) января 2025 года и 5–7 (первая половина дня) мая 2025 года. Секретариат проинформировал экспертов о том, что официальное приглашение будет направлено по дипломатическим каналам в конце ноября, что позволит добиться увеличения числа экспертов, участвующих в сессиях Группы.

VII. Прочие вопросы (пункт 6 повестки дня)

17. Никакие вопросы по данному пункту повестки дня не поднимались.

VIII. Утверждение перечня решений (пункт 7 повестки дня)

18. Секретариат подготовит проект доклада о работе сессии и распространит его среди всех экспертов, предоставив достаточно времени для получения замечаний, поправок и окончательной доработки доклада. После этого доклад будет представлен для информации на следующей сессии Рабочей группы по автомобильному транспорту (SC.1).