



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/2002/2/Add.3
10 August 2002

RUSSIAN
Original: FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту
(Девяносто шестая сессия, 7-10 октября 2002 года,
пункт 5 b) повестки дня)

**СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ**

Дополнительный протокол к КДПГ - протокол по ЭОД к КДПГ

Записка, переданная профессором Жаком Путцейсом,
членом Совета управляющих ЮНИДРУА

Ознакомившись с соображениями и предложениями, изложенными Международным институтом унификации частного права в Риме (ЮНИДРУА) (TRANS/SC.1/2000/9 и TRANS/SC.1/2001/7), Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) Комитета по внутреннему транспорту поручила секретариату обратиться к договаривающимся сторонам КДПГ с просьбой сообщить свое мнение относительно конкретных мер, необходимых для того, чтобы дать ход проекту ЮНИДРУА (TRANS/SC.1/369, пункты 44 и 45).

Вопросник, который секретариат подготовил в сотрудничестве с нами, приведен в документе TRANS/SC.1/2002/1 от 15 февраля 2002 года.

Анализ ответов содержится в документе TRANS/SC.1/2002/2 от 30 июля 2002 года, причем в нем учтены отдельные ответы Германии (Add.1 от 25 июля 2002 года) и Франции (Add.2 от 30 июля 2002 года).

Настоящая записка подготовлена по просьбе секретариата, с тем чтобы прокомментировать поступившие ответы и дать возможность Рабочей группе принять соответствующее решение в ходе ее девяносто шестой сессии, которая состоится в 2002 году.

А) Использование электронных сообщений

1. Цель дополнительного протокола по ЭОД к КДПГ, который подготовлен в виде проекта, состоит не в том, чтобы наладить использование электронной железнодорожной накладной, а в том, чтобы разрешить ее использование вместо железнодорожной накладной в виде бумажного документа.

2. После принятия директивы 1999/93/СЕ Европейского парламента и Совета от 13 декабря 1999 года (J.O.C.E., L 13 от 19 января 2000 года) о нормативных положениях Сообщества, регулирующих проставление электронной подписи, большинство государств - членов Европейского союза утвердили¹ эти положения в рамках своего национального законодательства.

Речь идет о следующих странах²: Австрии (14 мая 1999 года) - Бельгии (20 октября 2000 года и 9 июля 2001 года³) - Германии (22 мая 2001 года) - Греции (постановление 960; 948.150/2001(?)) - Ирландии (июль 2000 года) - Люксембурге (14 августа 2000 года) - Португалии (2 августа 1999 года) - Соединенном Королевстве (25 мая 2000 года) - Франции (13 марта 2000 года) - Швеции (18 мая 2000 года).

Другие страны готовятся привести свое законодательство в соответствие с этой директивой: Испания (которая с сентября 1999 года располагает соответствующим

¹ В некоторых случаях в ожидании последующего одобрения.

² Приведенная в данном документе информация заимствована из нашей собственной документации либо получена через вебсайт <http://rechten.kub.nl/simone> (Dig.Sig.Law Survey) и обновлена по состоянию на 1 июля 2002 года.

³ Закон от 9 июля 2001 года (М.В., 29 сентября 2001 года), устанавливающий определенные правила, касающиеся юридической основы, регулирующей проставление электронной подписи и предоставление сертификационных услуг.

национальным законодательством) - Италия (которая с 15 марта 1997 года располагает соответствующим национальным законодательством) - Нидерланды - Финляндия.

Эти нормативные положения Европейского союза были приняты также Беларусью (10 января 2000 года) - Венгрией (29 мая 2001 года) - Норвегией (1 июля 2001 года) - Российской Федерацией (22 марта 2001 года) - Словацкой Республикой (15 марта 2002 года) - Словенией (22 августа 2000 года) - Хорватией (17 января 2002 года) - Чешской Республикой (июнь 2000 года) - Эстонией (декабрь 2000 года). Следующие страны готовятся к этому: Болгария - Мальта (18 мая 2000 года) - Польша - Швейцария (однако см. постановление от апреля 2000 года). Некоторые страны готовятся принять типовой закон ЮНСИТРАЛ (от 1996 года)⁴.

Таким образом, можно считать, что в настоящее время электронная подпись принята в Европе на унифицированной основе, хотя процедура сертификации этой подписи пока регулируется национальными законодательствами в установленных, в частности Европейским союзом, рамках. Следовательно, вопрос о пригодности данного подхода не должен рассматриваться в протоколе по ЭОД к КДПГ, подготовленном в виде проекта.

Для получения общего представления по данному вопросу уместно обратиться к документу A/CN.9/WG.IV/WP.94 Рабочей группы по электронной торговле ЮНСИТРАЛ, тридцать девятая сессия, Нью-Йорк, 11-15 марта 2002 года, озаглавленному:

"Юридические аспекты электронной торговли. Юридические препятствия развитию электронной торговли в международных документах, касающихся международной торговли" (Записка секретариата, в частности глава 11).

В) Электронные сообщения на транспорте

3. Положения, цель которых идентична целям протокола по ЭОД к КДПГ, уже были включены в международные конвенции, касающиеся железнодорожных, воздушных и речных перевозок⁵.

⁴ См. также типовой закон ЮНСИТРАЛ об электронных подписях, 2001, A/CN.9/493 от 17 мая 2001 года.

⁵ Проекты, касающиеся переуступаемых морских коносаментов, рассматриваются в рамках ЮНСИТРАЛ и Международного морского комитета (ММК). См. доклад Рабочей группы III (транспортное право) о работе ее девятой сессии, Нью-Йорк, 17-21 июня 2002 года, CN9/510, 7 мая 2002 года, пункт 11.

В силу заключительного акта шестой Специальной межамериканской конференции по частному международному праву (МКЧМП-VI)⁶ от 8 февраля 2002 года были приняты два прямых межамериканских универсальных коносамента для международных грузовых автомобильных перевозок, один из которых является переуступаемым, а другой - непереуступаемым.

В статье 2.1.9 содержится следующее определение понятия "в письменном виде": *"Под этим понятием подразумевается любой письменный документ, в том числе телеграмма, телекс, факс, электронный обмен данными или документ, который был создан или передан электронными средствами"*.

В статье 18.01, касающейся подписей, предусматривается следующее: *"Стороны соглашаются с тем, что любая подпись, фигурирующая на настоящем коносаменте либо отображаемая при помощи этого коносамента, может проставляться от руки, посредством оттиска на фототелеграмме, путем перфорирования либо приложения печати или может регистрироваться любым данным механическим либо электронным средством, разрешенным законом. Для них эти документы, кроме того, должны иметь такую же силу, как если бы они были подписаны лично"*.

Что касается переуступаемости коносамента, то уместно отметить лишь одно постановление (пункт 2 статьи 14: *"Право отправителя распоряжаться транзитным грузом прекращается в тот момент, когда начинает действовать право получателя груза, т.е. с того момента, когда отправитель переуступает коносамент или передает вытекающие из него права"*).

В случае непереуступаемого коносамента *"ни договорный транспортер, ни реальный транспортер не должны изменять маршрут транспортировки или возвращать груз, иначе как на основании письменного изменения настоящего коносамента грузоотправителем с согласия транспортера, которое нельзя произвольно отрицать"*.

В соответствии с данным проектом ОАГ сообщение в рамках ЭОД рассматривается в качестве "письменного", как и любое другое сообщение, и все технические вопросы, связанные с его использованием, решаются по усмотрению сторон договора.

4. В данной сфере все же необходимо проводить различие между торговыми отношениями и отношениями с органами государственной власти в тех случаях, когда они осуществляют контроль за документацией, в частности за транспортной накладной.

⁶ SLADLCIWEBMaster@oas.org (текст на французском языке, опубликованный Организацией американских государств).

5. Что касается торговых отношений, то электронная транспортная накладная рассматривается в качестве имеющей такую же юридическую силу, как и транспортная накладная в виде бумажного документа; при этом, разумеется, должны быть выполнены условия относительно согласия с использованием данного метода.

После исследования этого вопроса был сделан вывод о том, что таковой является ситуация в Испании - Италии - Франции (министерский указ от 9 ноября 1999 года)⁷ - Германии (документ "Signaturgesetz" от 16 мая 2001 года, вступивший в силу 22 мая 2001 года, и документ "Gesetz zur Anpassung der Formvorschriften des Privatrechts und anderen voorschriften an den modernen Rechtsgeschäftsverkehr" от 13 июля 2001 года) - Соединенном Королевстве (Закон об электронном сообщении от 2000 года).

6. С другой стороны, государственные органы, отвечающие за осуществление контроля, проявляют значительно большую сдержанность. Если Испания, а также Соединенное Королевство и Франция⁸ согласны с осуществлением контроля при помощи передвижного монитора, то этого нельзя сказать об Италии и Нидерландах. Поскольку в Германии соответствующие правовые положения отсутствуют, положение в этой стране в данной связи является неясным.

С) Документация, требующаяся для автомобильной перевозки

7. Целесообразно напомнить, что для "передачи данных" в любом виде требуется соответствующий инструмент: от карандаша либо шариковой ручки до переносного компьютера. Без такого инструмента может идти речь лишь о передаче информации в устном виде, которая не оставляет никаких письменных следов.

Кроме того, необходимо, чтобы лица, обменивающиеся информацией, пользовались одним и тем же языком и одними и теми же знаками письменности. Для преодоления этих трудностей МСАТ около 20 лет тому назад разработал своеобразный "контрольный перечень", позволяющий транспортерам делать типовые пометки на транспортной накладной.

⁷ "Транспортная накладная составляется в свободной форме. Ее разрешается составлять при помощи информационной техники на борту транспортного средства".

⁸ "Транспортная накладная (...) либо для каждого из этих документов их информационный эквивалент должны представляться каждый раз, когда этого потребуют государственные должностные лица, уполномоченные осуществлять контроль на автодороге" (министерский указ от 9 ноября 1999 года).

В настоящее время в большинстве стран при помощи электронных средств могут передаваться письменные сообщения, в том числе подпись, не являющиеся транспортной накладной, предусмотренной для сторон КДПГ. Речь идет о следующем:

- ст. 20.2: просьба об извещении в случае нахождения груза;
- ст. 27.1: требование уплаты процентов;
- ст. 30.1/2: оговорки о незаметных снаружи утратах или повреждениях;
- ст. 30.3: оговорка о просрочке;
- ст. 32.2: претензия в письменной форме, которая приостанавливает течение давности (*кроме того: все контакты со страховщиками, касающиеся ответственности и груза*);

D) В частности, транспортная накладная

8. Многочисленные споры возникают по той причине, что водители и грузополучатели недостаточно полно излагают информацию в транспортной накладной, в том числе неразборчиво формулируют оговорки и проставляют даты.

Таким образом, очевидно, что ЭОД возможен только при наличии, в том числе на борту транспортных средств, адекватной техники. Вместе с тем уместно отметить, что на нынешнем этапе развития техники достаточно иметь уже мобильный телефон, если он позволяет отправлять СМС (дисплеи ПДА).

Разумеется также, что эти методы могут использоваться только с согласия сторон договора.

9. Федеральное правительство Германии заявило о своей обеспокоенности в связи с конкретным применением проекта данного протокола (документ TRANS/SC.1/2002/2/Add.1 от 25 июля 2001 года (читать: 2002 года) Комитета по внутреннему транспорту). На эти замечания с учетом приведенных выше общих соображений можно ответить следующим образом: протокол должен разрешать использование ЭОД, как это уже разрешено конвенциями, касающимися других видов транспорта; его цель не состоит в обеспечении такого использования.

9.1 В пункте 1 статьи 5 КДПГ предусматривается (ст. 41), что транспортная накладная составляется "в трех оригинальных экземплярах" и что один из экземпляров накладной "сопровождает груз".

Система электронной транспортной накладной (далее ЭТН) задумана так, что один из "экземпляров" этой ЭТН, подписанный электронным образом грузоотправителем и транспортером при приеме груза к перевозке (пункт 1 статьи 5), должен быть написан разборчиво – или даже напечатан⁹ – и должен находиться на борту транспортного средства в любой момент в процессе транзита.

С технической точки зрения, ЭТН более надежна, чем нынешняя накладная, в которую в процессе перевозки по маршруту могут вноситься преднамеренные или непреднамеренные изменения. Что касается ЭТН, то ее содержание может в любое время контролироваться транспортной компанией, грузоотправителем и грузополучателем, которые, кроме того, могут следить за осуществлением транспортной операции в режиме реального времени.

Имеются соответствующие системы безопасности, препятствующие внесению любых изменений без согласия сторон.

9.2 Для доказательства, предусмотренного в пункте 1 статьи 9 КДПГ, транспортная накладная, разумеется, должна быть подписана сторонами первоначального договора, а именно грузоотправителем и транспортером.

Вместе с тем для отображения подписи печатным образом или с помощью штампа (пункт 1 статьи 5) в КДПГ делается ссылка на "законодательство страны, в которой составлена накладная". Следовательно, единообразие, которое требуется достичь в анализируемой записке, не обеспечено.

Однако несомненно, что при отсутствии универсального действующего законодательства (типового закона ЮНСИТРАЛ) технические условия, требующиеся для использования ЭОД, могут предусматриваться только национальными законами. Как уже отмечалось выше, Европейский союз располагает законодательством, которое станет единообразным после того, как его примут все государства – члены Союза; это уже сделали или еще сделают и многочисленные государства, не являющиеся его членами.

Принятие протокола не будет служить панацеей, поскольку пока не ясно, ратифицируют ли его все государства, ратифицировавшие КДПГ.

⁹ В Бельгии на транспортных накладных проставляется номер, указанный администрацией. Таков порядок и в случае ЭТН.

Пользователям надлежит в каждом конкретном случае осведомляться о действительности их электронной подписи.

9.3 Пункт 1 статьи 11 КДПГ требует от отправителя "до передачи груза присоединить к накладной **или предоставить в распоряжение transportера необходимые документы**" "для выполнения таможенных и иных формальностей".

Сторонам предлагаются следующие две возможности:

- a) предоставление всех этих документов в традиционном виде (присоединение не является обязательным);
- b) их включение в электронном формате в приложение к ЭТН. В настоящее время многочисленные администрации, главным образом таможенные, уже используют данную форму передачи документации, что позволяет им избегать ошибок в изложении данных и ускоряет процесс обработки информации. Между источниками информации создаются соответствующие связи.

9.4 Право распоряжаться грузом регулируется в статье 12 КДПГ; это право реально переходит от отправителя к получателю и связано с условиями, выполнение которых затрудняется тем обстоятельством, что транспортная накладная не может переуступаться, как коносамент.

Одним из категорических условий является передача (пункт 2 статьи 12) или представление (пункт 5 а) статьи 12) одного из экземпляров транспортной накладной. Как можно выполнить это условие?

Что касается нынешнего текста КДПГ, то в первую очередь уместно отметить, что трудности, возникающие при осуществлении права распоряжаться грузом, обусловлены техническими требованиями, касающимися связи между сторонами. Их увязывают и с ситуацией, которая возникнет при использовании ЭТН.

Более простая в силу подверженности меньшим изменениям ситуация характеризуется наличием права распоряжаться грузом у получателя в силу соответствующей пометки, делаемой отправителем в накладной (пункт 3 статьи 12 и пункт 3 статьи 6 КДПГ). Использование ЭТН не препятствует этой практике; отправитель не может вносить в нее изменения.

В процессе перевозки отправитель может изменять свои инструкции (пункт 1 статьи 12). В 1956 году на текст КДПГ повлиял текст МГК, содержащий аналогичные положения (в настоящее время статья 30 МГК от 1980 года); однако на железных дорогах действует надлежащая телефонная связь, позволяющая поддерживать контакты между отправителем и железной дорогой и обеспечивающая "*передачу распоряжений*" в том виде, в каком это предписано на железных дорогах. Остается выяснить, каким образом в 1956 году португальский отправитель мог передать распоряжения, например, голландскому водителю автотранспортного средства на границе Турции и Ирана.

Использование же электронной техники позволяет при помощи транспортной компании немедленно передавать инструкции в ходе транспортировки, причем в условиях полной безопасности, так как предусмотрена защита этих инструкций¹⁰ от изменения, и соответствующие данные не могут быть получены лицами, которые не имеют к ним доступа (речь идет во всех случаях о транспортере, отправителе в случае пункта 3 статьи 13 и получателе, если ЭТН не "*поступает*" к нему в соответствии с соглашением о сообщении - пункта 2 статьи 12).

В используемой в настоящее время системе, с вариантами реализации которой мы имели возможность ознакомиться, ЭТН задумана таким образом, чтобы вносимые в нее в момент ее передачи инструкции могли изменяться только той стороной, которой это разрешено в силу соответствующего договора, причем в течение установленного времени, которое выделяется для этого, и чтобы другие стороны немедленно информировались об этих изменениях.

Таким образом, использование ЭТН на практике позволяет мгновенно и надежно передавать инструкции и немедленно вносить их во все "*экземпляры*" ЭТН.

9.5 Замечания е) и f) касаются применения статей 34 и 35 КДПГ.

Наряду с г-ном Р. ЛЕВЕ (пояснительная записка, 1975 год, ECE/TRANS/14, No. 274) уместно констатировать, что "*приобретенный до настоящего времени опыт свидетельствует о том, что содержащиеся в главе VI постановления не имеют большого практического значения*". За весь 48-летний опыт автомобильных перевозок лицо, поставившее подпись под этим документом, ни разу не сталкивалось со случаем

¹⁰ Имеются в виду шифры, пароли, криптограммы, электронные подписи, регламентированные национальным законодательством.

"нескольких дорожных транспортеров, выполняющих перевозку", по смыслу статьи 34 КДПГ¹¹.

Независимо от практической пользы ЭТН, нынешние разработчики этой накладной предусмотрели случаи "*передачи*" - разумеется, электронными средствами - документов (если последующий транспортер не располагает надлежащим оборудованием, то накладная передается в виде бумажного документа).

Было предложено использовать следующую систему:

- первый этап (обязательный): транспортер (первоначальный или предшествующий) должен прежде всего подтвердить при помощи электронных средств в ЭТН свое прибытие в место передачи груза с указанием своих оговорок и замечаний (подписанных им электронным образом);
- второй этап: после подтверждения реализации первого этапа последующий транспортер подтверждает получение груза, его принятие с оговорками или без оговорок и ставит свою подпись;
- таким образом, подобная процедура, осуществляющаяся под наблюдением отправителя и получателя, гарантирует правильность выполнения операций.

9.6 Последний вопрос касается столбика [2a] таблицы и слов "*Если заинтересованные лица не договорились об ином*".

С учетом обязательного характера КДПГ (статья 41), можно ли ответственность за этот негативный выбор возложить на "*заинтересованных лиц*" и кто является этими "*лицами*"?

Во-первых, уместно отметить, что, если "*всякое условие в договоре, которым прямо или косвенно допускается отступление от постановлений*" КДПГ, признается не имеющим силы, то это же касается и формы, в которой может быть составлена накладная, так как "*отсутствие, неправильность или потеря накладной не отражаются ни на*

¹¹ Для перевозки, выполняемой последовательно несколькими дорожными транспортерами, требуются: один-единственный договор, один и тот же груз, единственная накладная и солидарная ответственность между транспортерами за всю перевозку!

существовании, ни на действительности договора перевозки, к которому и в этом случае применяются постановления КДПГ" (статья 4).

Вместе с тем никого нельзя обязать пользоваться ЭОД уже по той причине, что электронное оборудование, требующееся для передачи сообщений, может отсутствовать (например, в районе Сахары на юге Марокко или в Монголии). Поэтому "заинтересованные лица" могут договориться об обоюдном использовании более древних средств, вплоть до папирусов или камней с высеченными надписями. Указанное условие приведено в пункте 8 статьи 1 КПТВ от 1999 года. Разумеется, данное положение можно было бы изменить следующим образом: *"При условии, что заинтересованные лица договорились об этом [...]"*.

Однако подобная формулировка, по всей видимости, противоречит практике и нынешнему законодательству, в соответствии с которыми ЭОД служит первой моделью, которую разрешается использовать¹². Использовать документ, передаваемый вручную, можно только по четко выраженной просьбе одной из сторон.

Что касается априорного выяснения того, кто подразумевается в договоре перевозки под "заинтересованными лицами", то в данном случае речь идет о традиционной академической дискуссии, имеющей отношение, главным образом, к получателю и его признанию в числе сторон договора.

10. Правительством Франции были изложены следующие замечания редакционного характера (TRANS/SC.1/2002/Add.2, 30 июля 2002 года):

1. Фраза *"доступно для последующего использования в качестве исходной информации"*, позаимствованная из КПГВ от 2000 года, очевидно, является не самой удачной.
2. Фраза *"доступ к информации, содержащейся в регистрационной записи, сделанной с помощью такого иного метода"*, позаимствована из Монреальской конвенции 1999 года.
3. Фраза *"с функциональной точки зрения, в частности в том, что касается доказательственной силы накладной, представленной в форме этих данных"*, скопирована из КОТИФ от 1999 года.

¹² Так, в новой статье 2281 Гражданского кодекса Бельгии (1 января 2001 года) четко предусматривается, что электронное сообщение равноценно заказному письму, отправляемому по почте.

Мы не скрываем того, что отдаем предпочтение лаконичному тексту, поскольку все вытекающие из него обязательства могут быть изложены в пояснительной записке. Копирование отдельных частей недавно принятых конвенций нельзя рассматривать в качестве адекватного метода, несмотря на все заявления о том, что в таком случае текст будет исчерпывающим.

Можно было бы сохранить такую формулировку, как *"накладная может также передаваться при помощи любого другого метода передачи информации, в частности электронного, обеспечивающего ее хранение"*.

На самом деле, по всей видимости, очевидно,

- что *"заинтересованные (непреренно) лица"* могут выразить свое несогласие в этом, иначе нельзя будет достичь согласия;
- что *"методы [...] должны быть эквивалентными с функциональной точки зрения"*, иначе они по существу не будут приемлемы;
- что требуется *"надежный метод идентификации"*, однако эти аспекты регулируются законодательством, касающимся электронной подписи;
- что с административной точки зрения во всех случаях должна быть возможной -как это имеет место и в настоящее время - передача сообщения в виде бумажного документа с учетом потребности его хранения в традиционном архиве.

11. Из таблицы, приведенной в приложении к документу секретариата (TRANS/SC.1/2002/2 от 30 июля 2002 года) видно,

- что, по мнению всех стран, в том числе Германии, статью 5 КДПГ следует дополнить;
- что, хотя большинство стран (7 из 13) согласны с использованием *"широких"* формулировок, остальные страны предпочитают лаконичные формулировки.

С учетом того, что по существу все страны в своих мнениях единодушны, Рабочей группе по автомобильному транспорту предлагается выразить свое согласие с принципами протокола по ЭОД к КДПГ, дать указания в отношении его содержания и учредить редакционную группу.

Позволим себе обратить внимание Рабочей группы на неотложности принятия протокола. В настоящее время реализация частных инициатив осуществляется без каких-либо инструкций и без наличия законодательной базы. Нельзя допустить хаоса, способного нанести ущерб сторонам договора перевозки.
