



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

Пункт 3 а) предварительной повестки дня

Программа работы:**Предлагаемые концепции****и процессы будущей системы eCMR****Предлагаемые концепции/процессы будущей
системы eCMR на основе обсуждений Группы экспертов
по введению в действие eCMR*****Представлено секретариатом и Группой экспертов****I. Справочная информация**

1. На четвертой сессии Группа экспертов обсудила документ ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/1, представила свои замечания и поручила секретариату либо пересмотреть его, либо подготовить на его основе новый документ для настоящей сессии с учетом обсуждений в Группе. Соответственно, секретариат подготовил документы ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/3 и ECE/TRANS/SC.1/GE.22/2023/4. Концепции и процессы после их согласования станут основой архитектуры высокого уровня будущей системы eCMR.
2. Группе экспертов предлагается обсудить официальные документы, подготовленные для этой сессии.

II. Введение — хронологический обзор

3. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) вступила в силу в 1956 году и в настоящее время насчитывает 58 договаривающихся сторон (по состоянию на февраль 2021 года). Согласно статье 1 КДПГ, Конвенция применяется ко всякому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза находятся на территории двух различных стран, из которых по крайней мере одна

* Настоящий документ был запланирован к изданию после установленного срока в силу обстоятельств, не зависящих от представившей его стороны.



является участницей Конвенции. Это одна из немногих конвенций в ведении ЕЭК, которые касаются частного, а не публичного права.

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

5. Успех КДПГ обусловлен примечательной стабильностью ее положений, а также качеством текста, который оказал серьезное влияние как на национальное, так и на международное право.

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

7. Если бы работу перевозчиков затрудняла неопределенность в сфере ответственности за перевозимые грузы, в связи с которой соглашения о перевозке могли становиться предметом потенциально разорительных судебных разбирательств, то предприниматели вряд ли проявляли бы большое желание работать в транспортном секторе, а те, кто все же вел бы в нем деятельность, устанавливали бы крайне высокую плату за услуги, чтобы покрыть возможные судебные издержки. Можно утверждать, что последствия такой ситуации были бы равнозначны запрету на свободу перемещения товаров. Тем не менее КДПГ, устанавливающая подробные условия перевозки и распределения ответственности, а также ее ограничение и порядок действий, которые необходимо предпринять для получения компенсации, тем самым привносит в этот процесс элемент определенности, столь важный для бесперебойного осуществления международных автомобильных перевозок.

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

9. По состоянию на февраль 2023 года Протокол по eSMR насчитывал 33 договаривающихся стороны. Важно отметить, что участниками Протокола по eSMR могут стать только договаривающиеся стороны КДПГ.

10. Внедрение электронных накладных пока идет медленными темпами по ряду причин практического характера, главной из которых является отсутствие концептуальных спецификаций по фактическому применению eSMR, которыми могли бы руководствоваться основные заинтересованные стороны. Также можно 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 опробования электронных накладных осуществляется ряд экспериментальных проектов, в том числе в Испании и Франции и в регионе Бенилюкса.

11. Ключевым различием между КДПГ и Протоколом по eSMR является то, что, в то время как КДПГ требует наличия документа в бумажном виде с обязательными сведениями и дополнительными сведениями (если это применимо), то Протокол по eSMR требует также договоренности о процедурах его применения и об обеспечении соблюдения этих процедур (согласно статье 5 Протокола по eSMR), включая установление аутентичности (статья 3).

12. Авторы Протокола по eSMR стремились не изменить КДПГ по существу с юридической точки зрения, а дополнить ее в целях обеспечения возможности факультативного составления накладной с помощью методов, используемых для электронной регистрации и обработки данных.

13. Несмотря на то, что в пункте 1 статьи 5 Дополнительного протокола по eSMR 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 их открытыми для толкования и, следовательно, оставляя на усмотрение каждой из соответствующих сторон, которые прямо (перевозчик, грузоотправитель и грузополучатель) или косвенно (договаривающиеся стороны, таможенные органы, полиция, другие органы власти) заинтересованы в осуществлении Дополнительного протокола по eCMR, обеспечивать защиту своих интересов либо путем организации пробных перевозок с учетом своих индивидуальных потребностей, либо путем отказа от участия в Протоколе.

14. 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 УНИДРУА, находящегося в Риме, мнение по этому вопросу.

15. 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.

16. В проекте текста протокола 2006 года профессор Ж. Путцейс впервые представил статью 5, в которой говорится об основных процессах по введению 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 КДПГ, 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.

17. В секторе автомобильных перевозок приходится решать совершенно иные оперативные задачи, нежели в секторе морских перевозок (Роттердамские правила). Количество 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.

18. Следует отметить, что смысл электронной накладной КДПГ не в том, чтобы превратить бумажную накладную в электронную путем введения стандартов в отношении ее данных и использования современных технологий. В них есть потребность, однако они не являются важнейшими условиями наличия электронной накладной, а скорее необходимы для обеспечения возможности применения того или иного электронного решения. Смысл электронной накладной КДПГ заключается в доказательной силе накладной. Речь идет о способе, посредством которого сторона, обладающая правами, возникающими на основании электронной накладной, в состоянии продемонстрировать наличие таких прав, и признании электронной накладной в качестве юридического эквивалента принятой бумажной накладной КДПГ. Мы должны обеспечить соблюдение КДПГ.

III. Высокоуровневое описание системы eCMR

19. Как предусмотрено во вводной части документации по eCMR, конечной целью компьютеризации КДПГ является компьютеризация всего цикла использования накладной КДПГ с момента ее выдачи с отражением всех прав и обязанностей, предусмотренных Конвенцией, с тем чтобы в конечном итоге заменить существующую бумажную накладную КДПГ без изменения базовой концепции самой Конвенции. Для рационализации деятельности по достижению этой многообещающей цели Рабочая группа SC.1 решила создать официальную группу экспертов по введению в действие eCMR, с тем чтобы подготовить подробное описание и по возможности согласовать архитектуру высокого уровня будущей системы eCMR вместе с ее описанием, а также по возможности согласовать между различными заинтересованными сторонами толкование статьи 5 Дополнительного протокола по eCMR. Необходимо обсудить и согласовать иные не менее важные для цифровизации вопросы, такие как установление аутентичности и взаимное признание eCMR, хранение данных, валидация электронных решений и т. д.

20. Подход к компьютеризации будет сосредоточен на разработке концептуальных, функциональных и технических спецификаций, которые будут одобрены и приняты в рамках межправительственных процессов ЕЭК ООН (Рабочая группа по автомобильному транспорту, Комитет по внутреннему транспорту), с тем чтобы стороны, заинтересованные в разработке электронного решения для оформления электронных накладных КДПГ, могли делать это на международно согласованной и устойчивой основе с взаимным признанием всеми договаривающимися сторонами Конвенции и Протокола к ней, касающегося eCMR.

21. Составители накладных eCMR — отправители/грузоотправители, перевозчики и при необходимости грузополучатели — смогут использовать любую утвержденную платформу/электронное решение для оформления электронных накладных КДПГ. При использовании стандартов данных SEФАКТ ООН, пересмотренных группой экспертов, будет гарантирована взаимная эксплуатационная совместимость всех электронных решений. Эти электронные решения, отвечающие спецификациям, согласованным на уровне ЕЭК ООН, смогут обеспечить предоставление всех электронных услуг, необходимых для использования электронных накладных, включая все потребности, права, обязанности и процедуры, предусмотренные КДПГ. Именно благодаря этому электронная накладная сможет быть признана юридическим эквивалентом бумажной накладной.

A. Пользователи и функции

22. В настоящем разделе содержится описание различных задач и обязанностей, связанных с участниками и их функциями.

1. Пользователи электронной накладной, которые имеют право создавать и изменять данные, включая представление комментариев, прикрепление документов и хранение данных

23. Пользователи решений eCMR делятся на две категории.

- Первая группа пользователей имеет право создавать электронную накладную, вносить изменения в данные накладной на основании положений КДПГ, а также делать комментарии к различным частям электронной накладной, опять же на основании положений Конвенции. Этими пользователями являются грузоотправители, перевозчики и грузополучатели.
- Вторая группа пользователей вправе лишь просматривать данные конкретной электронной накладной по запросу при выполнении своих служебных обязанностей и делать комментарии в текстовом поле, специально предусмотренном для них в электронной накладной. Этими пользователями являются государственные органы, в частности таможенные органы, полиция/пограничная охрана, судебные органы, страховые компании и т. д.

а) **Грузоотправитель — Отправитель**

24. Грузоотправитель — отправитель груза — является одной из заинтересованных сторон, которая может инициировать заключение договора перевозки КДПГ с помощью электронной накладной. Это дает грузоотправителям право доступа к данным касающихся их накладных eCMR, независимо от используемого электронного решения (т. е. независимо от технологии, географии, бизнес-культуры и т. д.), в среде которого эти данные были созданы/восстановлены, и доступа ко всем услугам, связанным с касающейся их накладной.

25. Доступ к данным на основе КДПГ распределяется следующим образом.

- Доступ для **создания** накладной, когда инициатором электронной накладной является грузоотправитель.
- Составитель накладной имеет право/обязан:
 - составить несколько накладных, если груз должен быть погружен на различные автомобили или же когда речь идет о различного рода грузах или о различных партиях грузов (статья 5, п. 2 Конвенции);
 - осуществлять интермодальные перевозки и указывать это в накладной, если на части перевозки транспортное средство, содержащее груз, перевозится по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или воздушным транспортом без перегрузки (статья 2, п. 1 КДПГ);
 - использовать все 18 позиций со сведениями, перечисленные в пп. 1 и 2 статьи 6 КДПГ, и добавлять в электронную накладную любые другие сведения, которые составитель накладной может счесть целесообразными (п. 3);
 - заявить об особых рисках, неразрывно связанных с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств, при которых перевозчик может быть освобожден от ответственности (с учетом статьи 18, пп. 2–5));
 - с использованием открытых или неукрытых транспортных средств;
 - с отсутствием или повреждением упаковки грузов;
 - с перемещением, погрузкой, размещением или выгрузкой груза отправителем или грузополучателем, либо лицами, действующими от имени отправителя или грузополучателя;
 - с природой некоторых грузов;
 - с недостаточностью или неудовлетворительностью маркировки или нумерации грузовых мест;
 - с перевозкой животных.
- Указать предполагаемое время/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 доставки, б. не было предпринято никаких действий, включая представление комментариев по поводу возможной задержки или изменение даты доставки.
- Получать уведомления об утрате груза (статья 20, пп. 1–4);
 - 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;

- на основании этого уведомления правомочное лицо может подать иск (осуществление статьи 27, п.1/статья 32, п. 2);
 - если груз будет найден в течение года, следующего за уплатой возмещения, перевозчик должен уведомить правомочное лицо через систему;
 - в течение 30 дней после получения вышеупомянутого извещения правомочное лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате долговых обязательств. Правомочное лицо должно сделать этот запрос в системе после получения извещения;
 - перевозчик вправе распоряжаться грузом, если ни одно из вышеупомянутых условий не выполнено;
 - уведомить перевозчика об опасном характере груза (статья 22);
 - указать в электронной накладной, при условии уплаты установленной по обоюдному соглашению (статья 24) надбавки, стоимость груза, превышающую предел, указанный в статье 23/Дополнительном протоколе к Конвенции;
 - 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 (статья 26, п. 1).
- Доступ для **изменения** данных, если:
 - грузоотправитель инициировал составление электронной накладной, но до окончательного оформления накладной в онлайн-режиме требуются дополнительные изменения к сведениям (статья 6 КДПГ); таким образом он принимает на себя ответственность отправителя (статья 7 КДПГ);
 - грузоотправитель не является инициатором составления электронной накладной, но до окончательного оформления накладной в онлайн-режиме требуется внести изменения в сведения (статья 6 КДПГ), представленные перевозчиком; таким образом он принимает на себя ответственность этого отправителя (статья 7 КДПГ);
 - грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом (статья 12, п. 1 КДПГ); во время перевозки грузоотправитель имеет право требовать прекращения перевозки, изменения места, предусмотренного для доставки груза, или сдачи груза другому лицу; перевозчику должно быть направлено уведомление об этих новых инструкциях;
 - грузоотправитель должен иметь возможность передать право распоряжаться грузом грузополучателю (изменить это право) (статья 12, п. 2 КДПГ), и поскольку второй экземпляр накладной, предусмотренный КДПГ, отсутствует, то перевозчику и грузополучателю должно быть направлено уведомление при «передаче» грузоотправителем своего права распоряжения грузом.
 - Доступ для **представления комментариев**, если:
 - при принятии груза перевозчик сделал оговорки, касающиеся либо правильности записей в накладной, либо внешнего состояния груза, а отправитель должен принять или отклонить эти оговорки (статья 8, п. 2 КДПГ);
 - отправитель имеет право требовать проверки перевозчиком веса брутто/количества груза/содержимого грузовых мест;

- отправитель прилагает сопроводительные документы и требует представления комментариев к ним (статья 11 КДПГ);
 - грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом (статья 12, п. 1 КДПГ), и при внесении изменений в соответствующие данные электронной накладной грузоотправитель может предоставить перевозчику дополнительные комментарии/инструкции. Перевозчику должно быть направлено уведомление об этих новых инструкциях;
 - при желании отправитель во время составления электронной накладной может сделать запись о том, что он передает право распоряжения грузом грузополучателю с момента составления электронной накладной (статья 12, п. 3 КДПГ); при этом следует отметить, что в отношении права распоряжения применяются условия п. 5 статьи 12 КДПГ;
 - если перевозчик не может выполнить договор и запрашивает инструкции (статья 14, п. 1 КДПГ), грузоотправитель должен получить уведомление;
 - если перевозчик не может выполнить договор и не получил новых инструкций в разумный срок, то он должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах лица, имеющего право распоряжаться грузом (статья 14, п. 2 КДПГ). Однако грузоотправитель должен получить от перевозчика уведомление об этих мерах;
 - перевозчик прибыл в место доставки, но определенные обстоятельства препятствуют сдаче груза. Перевозчик должен запросить инструкции у отправителя (статья 15, п. 1 КДПГ). Грузоотправитель должен получить уведомление и иметь возможность предоставить новые инструкции;
 - если грузополучатель отказывается принять груз (уведомление об этом должно быть направлено грузоотправителю и перевозчику), то грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом (статья 15, п. 1 КДПГ).
- Доступ для **прикрепления** сопроводительных документов, если:
- для выполнения таможенных или иных формальностей отправитель должен приложить к электронной накладной необходимые документы (статья 11 КДПГ);
 - следует предусмотреть, чтобы будущие приложения eCMR предусматривали возможность прикрепления к электронным накладным сопроводительных документов, по крайней мере, в формате PDF, JPEG или любом другом удобном на тот момент формате. Если существует возможность подключения на взаимной основе к другим системам, в которых создаются сопроводительные документы, то должны быть обеспечены условия для такого подключения и возможность отправки данных этих документов также посредством электронных сообщений.
- Доступ для **хранения** данных составленных 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	Представление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/ печать данных	Уведомления перевозчику
1	Составление электронной накладной ✓ с использованием всех восемнадцати позиций со сведениями и любых дополнительных сведений по своему усмотрению					✓	✓
1a	Составление нескольких ✓ электронных накладных для одного груза, если это необходимо (статья 5, п. 2)					✓	
1b	Указание интермодального ✓ характера перевозки, включая по желанию транспортные средства/маршрут (статья 2, п. 1)					✓	
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 указание времени (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 «Завершение оформления ✓ эН в онлайн-режиме»				✓	✓	✓
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 создании эН (статья 12)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4a	Событие «Распоряжение грузом» во время перевозки (статья 12)		✓	✓	✓		✓

Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДПГ для грузоотправителей	Составление ЭН	Внесение изменений в данные ЭН	Представление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/ печать данных	Уведомления перевозчику
4b	Событие «Распоряжение грузом» даже при наличии подтверждения доставки/или по просьбе получателя		✓	✓	✓		✓
4c	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/представление комментариев»			✓	✓		✓
8	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 получатель отказывается принять груз» (статья 15)			✓	✓		✓
9	Событие «Хранение данных/электронных накладных»					✓	

b) Перевозчик — последующие перевозчики — экспедиторы — субподрядчики

26. В 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.

27. Исходя из этого, в будущей системе экспедиторы и субподрядчики должны быть наделены функциями перевозчика, однако они должны всегда указывать свой статус, поскольку он подразумевает разные механизмы ответственности. Следует рассмотреть роль субподрядчика, например, в условиях современной логистики/ применительно к интермодальным перевозкам. В этом смысле субподрядчики в некоторых случаях могут быть также отправителями, и поэтому они также могут выполнять функции грузополучателя/перевозчика в будущей системе eSMR.

i) Перевозчик

28. Перевозчик является одной из заинтересованных сторон, ответственных за инициирование накладной eSMR. Это дает перевозчику право доступа к данным

касающихся их накладных eCMR, независимо от используемого электронного решения (т. е. независимо от технологии, географии, бизнес-культуры и т. д.), в среде которого эти данные были созданы/восстановлены, и доступа ко всем услугам, связанным с касающейся их накладной eCMR.

29. Доступ к данным на основе КДПГ распределяется следующим образом.

- Доступ для **составления** накладной, когда инициатором составления электронной накладной является перевозчик.
 - Составитель накладной имеет право/обязан:
 - составить несколько накладных, если груз должен быть погружен на различные автомобили или же когда речь идет о различного рода грузах или о различных партиях грузов (статья 5, п. 2 Конвенции);
 - осуществлять интермодальные перевозки и указывать это в накладной, если на части перевозки транспортное средство, содержащее груз, перевозится по морю, железной дороге, внутреннему водному пути или воздушным транспортом без перегрузки (статья 2, п. 1 КДПГ);
 - использовать все 18 позиций со сведениями, перечисленные в пп. 1 и 2 статьи 6 КДПГ, и добавлять в электронную накладную любые другие сведения, которые составитель накладной может счесть целесообразными (п. 3);
 - заявить об особых рисках, неразрывно связанных с одним или несколькими из перечисленных ниже обстоятельств, при которых перевозчик может быть освобожден от ответственности (с учетом статьи 18, пп. 2–5):
 - с использованием открытых или неукрытых транспортных средств;
 - с отсутствием или повреждением упаковки грузов;
 - с перемещением, погрузкой, размещением или выгрузкой груза отправителем или грузополучателем, или лицами, действующими от имени отправителя или грузополучателя;
 - с природой некоторых грузов;
 - с недостаточностью или неудовлетворительностью маркировки или нумерации грузовых мест;
 - с перевозкой животных;
 - указать предполагаемое время/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 доставки, б. не было предпринято никаких действий, включая представление комментариев по поводу возможной задержки или изменение даты доставки;
 - получать уведомления об утрате груза (статья 20, пп. 1–4);
 - 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;
 - на основании этого уведомления правомочное лицо может подать иск;
 - если груз будет найден в течение года, следующего за уплатой возмещения, перевозчик должен уведомить правомочное лицо через систему;

- в течение 30 дней после получения вышеупомянутого извещения правомочное лицо может требовать, чтобы груз был ему сдан по уплате долговых обязательств. Правомочное лицо должно сделать этот запрос в системе после получения извещения;
- перевозчик вправе распоряжаться грузом, если ни одно из вышеупомянутых условий не выполнено.
- Доступ для **изменения** данных, если:
 - перевозчик инициировал составление электронной накладной, но до окончательного оформления накладной в онлайн-режиме требуются дополнительные изменения к сведениям (статья 6 КДПГ); тем самым он принимает на себя ответственность перевозчика (статья 17 КДПГ);
 - перевозчик не является инициатором составления электронной накладной, но до окончательного оформления накладной в онлайн-режиме требуется внести изменения в сведения (статья 6 КДПГ), представленные грузоотправителем; тем самым он принимает на себя ответственность этого перевозчика (статья 17 КДПГ);
 - грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом (статья 12, п. 1 КДПГ); во время перевозки отправитель имеет право требовать прекращения перевозки, изменения места, предусмотренного для доставки груза, или сдачи груза другому лицу; при этом перевозчику должно быть направлено уведомление с этими новыми инструкциями;
 - грузоотправитель должен иметь возможность передать право распоряжаться грузом получателю (изменить это право) (статья 12, п. 2 КДПГ), и поскольку второй экземпляр накладной, предусмотренный КДПГ, отсутствует, то перевозчику и грузополучателю должно быть направлено уведомление при «передаче» грузоотправителем своего права распоряжаться грузом.
- Доступ для **представления комментариев**, если:
 - при принятии груза перевозчик вправе сделать оговорки, касающиеся либо правильности записей в накладной, либо внешнего состояния груза, а отправитель должен принять или отклонить эти оговорки (статья 8, п. 2 КДПГ). Перевозчик должен иметь возможность загружать в связи с этими оговорками фотографии или видеозаписи, которые служат для них основанием;
 - отправитель требует проверки перевозчиком веса брутто/количества груза/содержимого грузовых мест (статья 8, п. 3). Однако перевозчик имеет право взимать плату за эти проверки и вносить их результаты в электронную накладную;
 - отправитель прилагает сопроводительные документы и требует представления комментариев к ним (статья 11 КДПГ). Перевозчик должен иметь право представлять комментарии и замечания относительно этих сопроводительных документов. Если перевозчик представляет комментарии, то отправителю должно быть направлено уведомление (статья 11, п. 2 КДПГ);
 - грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом (статья 12, п. 1 КДПГ), и путем внесения изменений в соответствующие данные электронной накладной отправитель может предоставить перевозчику дополнительные комментарии/инструкции. Перевозчику должно быть направлено уведомление об этих новых инструкциях. Перевозчик должен иметь возможность запросить разъяснения по этим инструкциям;
 - при желании отправитель во время составления электронной накладной может сделать запись о том, что он передает право распоряжения грузом грузополучателю с момента составления электронной накладной

(статья 12, п. 3 КДПГ); при этом следует отметить, что в отношении права распоряжения применяются условия п. 5 статьи 12 КДПГ.

- Право распоряжения грузом имеет решающее значение для нормального функционирования Конвенции. Перевозчику всегда должно быть предельно ясно, какая сторона имеет право распоряжения грузом любой момент во время его перевозки и, соответственно, у кого ему следует получать инструкции. В системе должна существовать специальная функция «право распоряжения грузом», которая четко указывает, кто из пользователей обладает этим правом. В любом из вышеперечисленных случаев это право автоматически будет передано системой другому пользователю (статья 12, п. 5 КДПГ).
 - Если перевозчик не может выполнить договор и запрашивает инструкции (статья 14, п. 1 КДПГ), то грузоотправитель должен получить соответствующее уведомление. Перевозчик и грузоотправитель должны иметь возможность в электронном виде поддерживать друг с другом взаимодействие по этому вопросу;
 - если перевозчик не может выполнить договор и не получил новых инструкций в разумный срок, то он должен принять меры, которые представляются ему наиболее подходящими в интересах лица, имеющего право распоряжения грузом (статья 14, п. 2 КДПГ). Однако грузоотправитель должен получить от перевозчика уведомление об этих мерах;
 - перевозчик прибыл в место доставки, но определенные обстоятельства препятствуют сдаче груза. Перевозчик должен запросить инструкции у отправителя (статья 15, п. 1 КДПГ). Грузоотправитель должен получить уведомление и иметь возможность предоставить новые инструкции;
 - если грузополучатель отказывается принять груз (уведомление об этом должно быть направлено грузоотправителю и перевозчику), грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом (статья 15, п. 1 КДПГ);
 - с учетом вышеприведенных положений перевозчик (статья 16, п. 2 КДПГ) имеет право выгрузить груз, обеспечивать его хранение или доверить его третьему лицу. В любом случае перевозчик должен через систему направить отправителю уведомление о своем решении;
 - перевозчик может продать груз (скоропортящийся груз, расходы на хранение, истечение разумного срока, согласно статье 16, п. 3 КДПГ). В любом случае перевозчик должен через систему направить отправителю уведомление о своем решении;
 - перевозчик несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение (статья 17, п. 1 КДПГ); в этих случаях перевозчик должен направить отправителю уведомление с объяснениями по поводу случившегося.
- Доступ для **прикрепления** сопроводительных документов, если:
 - для выполнения таможенных или иных формальностей отправитель должен приложить к электронной накладной необходимые документы (статья 11 КДПГ).
- Доступ для **хранения** данных составленных электронных накладных, в которых перевозчик конкретно указан как «грузоотправитель» (статья 5 КДПГ).

ii) *Последующие перевозчики*

30. Перевозчик должен иметь возможность добавлять в электронную накладную последующих перевозчиков. Перевозчик должен иметь возможность добавлять столько последующих перевозчиков, сколько потребуется. Кроме того, перевозчик должен иметь возможность указывать, какая часть маршрута будет выполняться тем

или иным последующим перевозчиком. Для целей установления ответственности последующие перевозчики должны иметь возможность подтверждать через систему, что они отвечают за конкретные участки маршрута, и сообразно этому представлять комментарии, оговорки и изменения к данным электронной накладной.

31. Согласно 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 последующие перевозчики должны следовать тем же правилам и условиям, что и перевозчики, в отношении установления аутентичности и электронного признания (например, электронные подписи). Использующие систему последующие перевозчики должны:

- иметь те же права на внесение изменений в электронную накладную, что и перевозчик, на тот период, когда они отвечают за перевозку груза; и
- иметь те же права на представление комментариев к электронной накладной, что и перевозчик, на тот период, когда они отвечают за перевозку груза.

iii) Экспедиторы

32. Если экспедитор договаривается об условиях и впоследствии подписывает договор перевозки за свой счет и от своего имени, включающий плату за предоставляемые услуги по принципу «все включено», его следует рассматривать как поставщика услуг по договору («перевозчика») со всеми последствиями, вытекающими из КДПГ и любых других конвенций, касающихся соответствующего вида транспорта.

33. Этот экспедитор (и любой другой поставщик транспортных услуг) имеет право передавать весь объем услуг по своему договору на субподряд (другой(им) стороне(ам)) без необходимости получения согласия противоположной стороны первоначального договора перевозки. Если такая схема имеет место, то экспедитор (или любой другой поставщик транспортных услуг) остается ответственным, как если бы он выполнял договор самостоятельно. В этом случае «поставщик транспортных услуг-исполнитель» также несет ответственность за любой ущерб или задержку, но перед основным экспедитором (или любым другим поставщиком транспортных услуг). Поставщик-исполнитель имеет те же права, но также и обязанности, которые упомянуты в КДПГ.

34. Экспедитор по договору может передать своему субподрядчику любые специальные 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.

35. В качестве поставщика услуг экспедитор выдает клиенту накладную КДПГ или подписывает ее от своего имени. В случае субподрядчика достаточным может быть заказ-наряд на перевозку или любое иное письменное свидетельство заключения 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» основного экспедитора, а уведомление об отгрузке любого рода в качестве юридического документа в случае претензий в связи с утерей или повреждением груза не принимается). В любом случае вариант с «субнакладной КДПГ» в этом контексте был отклонен. Причина опять же кроется в несовершенстве внутреннего права.

iv) Субподрядчики

36. Субподрядные перевозчики не являются сторонами той же накладной. Следовательно, существует несколько договоров: накладная между принципалом и договорным перевозчиком и договор субподряда на перевозку между договорным перевозчиком и субподрядным перевозчиком. Возможно, для каждого субподрядного перевозчика должна составляться новая накладная, в которой перевозчик, привлекающий субподрядчика, указывается в качестве отправителя. Субподрядный

перевозчик несет ответственность только перед исходным перевозчиком, тогда как последний несет ответственность перед отправителем и грузополучателем за действия или бездействие других сторон, которых исходный перевозчик может привлекать для осуществления перевозки (включая субподрядных перевозчиков).

37. В чем разница между последующим перевозчиком и субподрядным перевозчиком?

38. На первый взгляд, последующий перевозчик и субподрядный перевозчик выполняют аналогичные функции: каждый осуществляет свою 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.

39. 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 сторонами этого же договора перевозки не являются. 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 получателем за действия или бездействие других сторон, которых исходный перевозчик может привлекать для осуществления перевозки (включая субподрядных перевозчиков).

40. Из обсуждений следует, что на практике экспедитор, получивший заказ от клиента, передает его перевозчику, который может в свою очередь передать этот заказ другому. Такой подход вовсе не редкость. Все они будут считаться перевозчиком или последующими перевозчиками и, следовательно, все будут нести ответственность. На практике никто не заполняет графу для указания последующего перевозчика, и только само транспортное предприятие ставит в накладной КДПГ печать и подпись.

41. Вот примерный сценарий с субподрядчиком, который мы, вероятно, будем использовать на регулярной основе. Одно предприятие получает от другого заказ на перевозку груза из Испании в Казахстан. В этом случае оно должно подготовить две отдельные накладные КДПГ: как правило, одну для перевозки из пункта приема груза в Испании до транзитного склада, вероятно, в Прибалтике, а вторую — от пункта приема в Прибалтике до конечного пункта назначения в Казахстане. Для каждой отдельной накладной КДПГ у нас был бы отдельный договор с совершенно разными перевозчиками, каждый из которых отвечал бы только за свою операцию КДПГ. Ни один из них не будет стороной договора на весь маршрут, поэтому я думаю, что в данном случае следует рассматривать вариант с субподрядчиками (см. две прилагаемые накладные КДПГ для одной и той же партии груза).

42. В конечном итоге экспедитор несет ответственность либо в качестве перевозчика, либо стороны, назначившей соответствующего перевозчика.

<i>Ид. № процедуры КДПГ для перевозчиков</i>	<i>События в рамках электронной накладной с использованием всех 18 позиций со сведениями и любых дополнительных сведений по своему усмотрению</i>	<i>Составление эН</i>	<i>Внесение изменений в данные эН</i>	<i>Представление комментариев</i>	<i>Прикрепление документов</i>	<i>Хранение/ печать данных</i>	<i>Уведомления грузоотправителю</i>
1	Составление электронной накладной с использованием всех 18 позиций со сведениями и любых дополнительных сведений по своему усмотрению	✓				✓	✓
1a	Выбор типа перевозчика: а. перевозчик, б. последующий перевозчик, с. экспедитор, д. субподрядчик	✓		✓			✓
1ai	Событие «Добавление последующих перевозчиков в одну и ту же эН»	✓	✓				✓
1aii	Составление дополнительной эН на ту же перевозку/груз для субподрядчиков/экспедиторов	✓		✓		✓	✓
1b	Составление нескольких электронных накладных для одного груза, если это необходимо (статья 5, п. 2)	✓				✓	
1c	Указание интермодального характера перевозки, включая по желанию транспортные средства/маршрут (статья 2, п. 1)	✓				✓	
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 указание времени (статья 19)			✓	✓	✓	✓
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 «Завершение оформления эН в онлайн-режиме»	✓			✓	✓	✓
2	Событие «Внесение изменений в данные эН», когда составление эН было инициировано перевозчиком		✓			✓	✓

<i>Ид. № процедуры КДПГ для перевозчиков</i>	<i>События в рамках электронной</i>	<i>Составление</i>	<i>Внесение</i>	<i>Представление</i>	<i>Прикрепление</i>	<i>Хранение/</i>	<i>Уведомления</i>
	<i>Ид. № процедуры КДПГ для перевозчиков</i>	<i>эН</i>	<i>в данные эН</i>	<i>комментариев</i>	<i>документов</i>	<i>печать</i>	<i>грузоотпра-</i>
						<i>данных</i>	<i>вителю</i>
3	Событие «Внесение изменений в данные эН», когда составление эН не было инициировано перевозчиком		✓			✓	✓
4	Событие «Распоряжение грузом» при составлении эН (статья 12)			✓	✓	✓	✓
4a	Событие «Распоряжение грузом» во время перевозки (статья 12)			✓	✓		✓
4b	Событие «Распоряжение грузом» даже при наличии подтверждения доставки/или по просьбе грузополучателя			✓	✓		✓
4c	Событие «Предоставление перевозчику инструкций по распоряжению грузом»			✓	✓		✓
5	Внесение оговорок при получении груза			✓	✓		✓
6	Событие «Получение требования грузоотправителя о проверке веса брутто/количества груза/содержимого грузовых мест»			✓	✓		✓
7	Событие «Прикрепление сопроводительных документов/представление комментариев»			✓	✓		✓
8	Затребование у грузоотправителя инструкций, когда перевозчик не может выполнить договор (статья 14)			✓	✓		✓
8a	Событие «Затребование у грузоотправителя инструкций, когда перевозчик не может сдать груз» (статья 15)			✓	✓		✓
8b	Событие «Затребование у грузоотправителя инструкций, когда грузополучатель отказывается принять груз» (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. № процедуры КДПГ для перевозчиков	События в рамках электронной накладной	Составление эН	Внесение изменений в данные эН	Представление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/ печать данных	Уведомления грузоотправителю
9b	Событие «Полная утрата груза» (статья 17) в сочетании с событием 1e						
9	Событие «Хранение данных/ электронных накладных»					✓	
10	Резервная процедура		✓	✓	✓	✓	✓

с) **Грузополучатель — получатель**

43. Согласно КДПГ грузополучатель имеет определенные права и обязанности. Накладная eCMR. Грузополучатель должен быть уведомлен (по электронной почте/мобильной связи) о том, что он назначен грузополучателем/получателем в момент составления накладной eCMR.

44. Грузополучатели должны иметь доступ к данным независимо от используемого электронного решения (т. е. независимо от технологии, географии, бизнес-культуры и т. д.).

45. Доступ к данным на основе КДПГ распределяется следующим образом.

- Доступ для **просмотра** электронной накладной, когда перевозчик/ грузоотправитель инициировал составление накладной, назначив конкретного грузополучателя, и только если перевозчик/грузоотправитель согласны на то, чтобы у грузополучателя был доступ для просмотра электронной накладной.
- Доступ для **изменения** данных, если:
 - грузополучатель имеет право распоряжения грузом (статья 12, п. 3) и желает распорядиться о доставке груза другому лицу. В этом случае грузополучатель становится отправителем, а другое лицо — грузополучателем. У грузополучателя должна быть возможность указать в системе нового грузополучателя. Правом распоряжения будет обладать сообразно описанным случаям грузоотправитель/грузополучатель.
- Доступ для **представления комментариев**, если:
 - при желании грузоотправитель во время составления электронной накладной может сделать запись о том, что он передает право распоряжения грузом получателю с момента составления электронной накладной (статья 12, п. 3 КДПГ); при этом следует отметить, что в отношении права распоряжения применяются условия п. 5 статьи 12 КДПГ; грузополучатель должен получить уведомление и иметь возможность сделать комментарии, если это необходимо, или изменить данные (новый грузополучатель), как предусмотрено выше;
 - грузополучатель имеет право отказаться от принятия груза и сделать соответствующие комментарии, если ему был предоставлен доступ для просмотра данных электронной накладной; уведомление об этом должно быть направлено грузоотправителю и перевозчику, и грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом (статья 15, п. 1 КДПГ);
 - 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 (статья 15, п. 2 КДПГ). Будущая система должна предусматривать такой случай;

- грузополучатель принимает груз (статья 30, пп. 1–5). 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;
- 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;
- КДПГ и Дополнительный протокол, касающийся eCMR, не предусматривают наличия подтверждение доставки для грузополучателя. Однако в используемом техническом решении можно реализовать функцию, включающую два этапа: а. подтверждение доставки и b. подтверждение принятия.
- 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 ящик 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 распоряжения грузом; тем самым заменяется необходимость передачи ему второго экземпляра накладной. При этом срабатывает автоматическая рассылка уведомлений в адрес всех заинтересованных сторон о том, что груз прибыл в пункт назначения.
- Подтверждение принятия 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 грузополучатель должен 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 со сделанными комментариями; у него нет возможности удалить их, но при необходимости он может на них ответить.
- Доступ для **прикрепления** сопроводительных документов, если:
 - во время сдачи груза делаются оговорки, и в обоснование которых грузополучателю необходимо загрузить фотографии, видеозаписи и дополнительные документы.
- Доступ для **хранения** данных.

Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДПГ для грузополучателей ЭН	Составление	Внесение изменений в данные ЭН	Представление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/ печать данных	Уведомления грузоотправителю/ перевозчику	Уведомления грузополу- чителю
1	Составление электронной накладной с использованием всех 18 позиций со сведениями и любых дополнительных сведений по своему усмотрению					✓		(✓)
1a	Выбор типа перевозчика: а. перевозчик, б. последующий перевозчик, с. экспедитор, д. субподрядчик							(✓)
1ai	Событие «Добавление последующих перевозчиков в одну и ту же ЭН»							(✓)
1aii	Составление дополнительной ЭН на ту же перевозку/груз для субподрядчиков/ экспедиторов							(✓)
1b	Составление нескольких электронных накладных для одного груза, если это необходимо (статья 5, п. 2)							(✓)
1c	Указание интермодального характера перевозки, включая по желанию транспортные средства/ маршрут (статья 2, п. 1)							(✓)
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 указание времени (статья 19)			(✓)				(✓)
1f	Событие «Утрата груза» (статья 20)			(✓)		(✓)		(✓)

Ид. № КДПГ для грузополучателей ЭН	События в рамках электронной процедуры	Составление	Внесение изменений	Представление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/ печать данных	Уведомления грузоотправителю/ перевозчику	Уведомления грузополучателю
1g	Событие «Указание опасного характера груза» (статья 22)							(✓)
1h	Событие «Указание надбавки» (статья 24)							(✓)
1i	Событие «Указание объявленной ценности груза» (статья 26)							
1k	Событие «Завершение оформления ЭН в онлайн-режиме»					(✓)		(✓)
2	Событие «Внесение изменений в данные ЭН», когда составление ЭН было инициировано перевозчиком/ грузоотправителем					(✓)		(✓)
3	Событие «Внесение изменений в данные ЭН», когда грузополучатель желает назначить нового грузополучателя		✓	✓		✓	✓	✓
4	Событие «Распоряжение грузом» при составлении ЭН (статья 12)			✓				✓
4a	Событие «Распоряжение грузом» во время перевозки (статья 12)			✓				✓
4b	Событие «Распоряжение грузом» даже при наличии подтверждения доставки/или по просьбе грузополучателя			✓				✓
4c	Событие «Предоставление перевозчику инструкций по распоряжению грузом» (по желанию грузоотправителя)							(✓)
5	Внесение оговорок при получении груза							(✓)
6	Событие «Получение требования грузоотправителя о проверке веса брутто/ количества груза/»							(✓)

Ид. № КДПГ для грузополучателей ЭН	События в рамках электронной процедуры	Составление	Внесение изменений в данные ЭН	Представление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/ печать данных	Уведомления грузоотправителю/ перевозчику	Уведомления грузополучателю
	содержимого грузовых мест»							
7	Событие «Прикрепление сопроводительных документов/ представление комментариев»							
8	Затребование у грузоотправителя инструкций, когда перевозчик не может выполнить договор (статья 14)							(✓)
8a	Событие «Затребование у грузоотправителя инструкций, когда перевозчик не может сдать груз» (статья 15)							(✓)
8b	Грузополучатель имеет право отказаться от принятия груза; в случае события «Отказ грузополучателя принимать груз» перевозчик требует 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)							
9b	Событие «Полная утрата груза» (статья 17) в сочетании с событием 1e							✓
9	Событие «Хранение данных/электронных накладных»					(✓)		
10	Событие «Возмещение в случае задержки доставки»			✓	✓	✓	✓	✓

Ид. № КДПГ для грузополучателей ЭН	События в рамках электронной процедуры Составление	Внесение изменений в данные ЭН	Представление комментариев	Прикрепление документов	Хранение/ печать данных	Уведомления грузоотправителю/ перевозчику	Уведомления грузополучателю
11	Событие «Подтверждение доставки»		✓	✓	✓	✓	✓
12	Подтверждение принятия груза (включая событие внесения оговорок)		✓	✓	✓	✓	✓

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

46. Вторая группа пользователей вправе лишь по запросу просматривать данные конкретной электронной накладной при выполнении своих служебных обязанностей и делать комментарии в текстовом поле, специально предусмотренном для них в электронной накладной. Этими пользователями являются государственные органы, в частности, таможенные органы, полиция/пограничная охрана, судебные органы, страховые/банковские учреждения и т. д.

а) Таможенные органы

47. Таможенные органы признаются в качестве одной из заинтересованных сторон будущей системы eSMR. Таможенные органы по причинам, которые варьируют от одного географического региона к другому, используют/проверяют накладные КДПГ.

48. Следует отметить, что замечания таможи касаются, помимо прочего, также вопросов, имеющих отношение к ответственности перевозчиков (статья 17, п. 4), 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 представлении своих замечаний относительно грузового автомобиля или перевозимого груза или любого другого оперативного вопроса, если таковые имеются.

49. Таможенные органы должны иметь доступ по требованию для просмотра данных электронной накладной, т. е. когда грузовой автомобиль прибывает на соответствующую границу или таможенную, ее сотрудник должен иметь возможность «просмотреть данные», если это необходимо, или право «сделать замечания» в специально отведенном месте электронной накладной, доступном только таможене, независимо от используемого электронного решения (т. е. независимо от технологии, географии, бизнес-культуры и т. д.). Будет создано соответствующее электронное пространство (поле), правом пользоваться которым и оставлять замечания будет обладать только таможенник. Эти замечания не могут быть удалены. Они должны быть доступны для просмотра всеми заинтересованными сторонами, включая сотрудников других таможенных органов (перечисленных во временной последовательности).

50. Однако в случае нарушения таможенные органы должны иметь право запросить хранение данных, и поэтому у них должна быть возможность сохранить данные конкретной электронной накладной.

51. Кроме того, таможенные органы должны иметь возможность добавить электронный штамп или печать. Спецификации должны отвечать потребностям государственных органов и их правам на истребование данных.

52. 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 достоинств, но также некоторые недостатки.

53. Среди возможных преимуществ следует отметить:

- 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;
- для автотранспортной отрасли преимущества включают сокращение времени ожидания на границе, более эффективное управление рейсами и как результат повышение уровня обслуживания клиентов и оптимизация сроков доставки.

54. Среди недостатков можно отметить следующее:

- 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 измениться в пути, и водителю, возможно, придется вносить изменения в данные;
- для того чтобы таможенные органы могли получать данные накладной заблаговременно, их системы должны быть взаимосвязаны с используемыми ИТ-решениями, которые могут исчисляться сотнями; таким образом реализация этого предложения будет сопряжена с немалыми расходами;
- получение предварительных данных о грузе/данных накладной КДПП — это практика, на которую могут согласиться не все договаривающиеся стороны КДПП/Дополнительного протокола по eCMR. 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 КДПП для таможенных органов	Просмотр данных ЭН по специальному запросу		Представление комментариев	Прикрепление печатей документов	Хранение/ Уведомления	
		Уведомления перевозчику	Уведомления грузополучателю				
1	Событие «Проверка грузовых автомобилей на границах/внутренних пунктах контроля и необходимость представления комментариев»	✓	✓	✓		✓	✓
2	Событие «Добавление электронного штампа/печати»	✓		✓		✓	✓
3	Событие «Установление нарушения»	✓	✓			✓	✓
4	(Предварительные данные накладной КДПП)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)

в) Полиция

55. Сотрудники дорожной полиции повсеместно останавливают грузовые автомобили и выполняют осмотр, который в основном сводится к проверке накладной. Эти ежедневные проверки проводятся по различным причинам. Если на европейской территории их цель обеспечить соблюдение правил каботажных перевозок, то в других регионах они осуществляются в интересах безопасности. Это означает, что оснащение сотрудников полиции должно включать мобильные устройства/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.

56. Случай с полицией, включая пограничную охрану, является весьма специфичным и может потребовать более детального и специализированного анализа, чтобы обеспечить удовлетворение требований и нужд сотрудников дорожной полиции. В целом выявленные трудности можно резюмировать следующим образом:

- закупка мобильных устройств и разработка специализированных приложений для сотрудников полиции, с тем чтобы они могли получать и просматривать данные. Это решение надлежит принимать на национальном уровне;
- разработка технических спецификаций для мобильных устройств в интересах обеспечения согласования и поиска международного решения;
- установление связи между этими устройствами/центральными отделениями и многочисленными ИТ-решениями (речь будет идти о сотнях) требует значительных усилий и затрат и сопряжено с неопределенностью относительно того, как обеспечивать такую взаимосвязь на международном уровне.

Ид. №	События в рамках электронной процедуры КДПГ для дорожной полиции	Просмотр данных эН по специальному запросу			Хранение/ печать данных	Уведомления грузоотправителю/ перевозчику	Уведомления грузополучателю
		Представление комментариев	Прикрепление документов				
1	Событие «Дорожный контроль грузового автомобиля с необходимостью внесения комментариев» (мобильные устройства)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2	Событие «Добавление электронного штампа/печати»	✓		✓		✓	✓
3	Событие «Установление нарушения» (мобильные устройства)	✓	✓		✓	✓	✓
4	(Получение предварительных данных накладной КДПГ?)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)	(✓)

с) Судебные и другие органы власти

57. Другим примером являются судебные и другие соответствующие органы. Запрос может быть направлен непосредственно в адрес предприятия, создавшего данные, или, если существует подобная договоренность, только национальному органу, который обеспечивает надежное хранение данных в течение оговоренного периода времени до начала расследования.

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

- судебным органам необходим немедленный доступ к данным, и они должны быть уверены в том, что эти данные являются подлинными (неизменность сообщений);
- на сегодняшний день требования относительно сроков хранения бумажных накладных КДПГ различаются. Для электронной среды необходимо определить согласованные временные рамки — вероятно, порядка 10 лет;
- 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 взаимное признание.

<i>Ид. №</i>	<i>События в рамках электронной процедуры КДПГ для судебных и иных органов</i>	<i>Просмотр данных ЭН по специальному запросу</i>	<i>Представление 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	✓	✓		✓	✓	✓
2	Событие «Запрос архивных данных» (автотранспортное предприятие и т. д.) в случае судебного разбирательства/ расследования	✓	✓		✓	✓	✓