



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.1/2001/7
1 August 2001

RUSSIAN
Original: ENGLISH and FRENCH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту
(Девяносто пятая сессия, 16-19 октября 2001 года,
пункт 5 с) повестки дня)

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

Рассмотрение вопроса о разработке протокола к КДПГ

Проект протокола, подготовленный ЮНИДРУА - Рим, 18 мая 2001 года

На девяносто четвертой сессии, состоявшейся 14-16 ноября 2000 года, Рабочей группе по автомобильному транспорту Комитета по внутреннему транспорту был представлен документ TRANS/SC.1/2000/9 от 31 августа 2000 года, в котором содержатся замечания ЮНИДРУА по предложенному дополнительному протоколу к КДПГ.

Цель предложенного протокола состоит в том, чтобы разрешить использование электронного обмена данными (ЭОД) вместо бумажных накладных.

Рабочая группа попросила ЮНИДРУА подготовить проект такого протокола.

На нынешнем этапе этот проект следует считать неофициальным, поскольку Совет управляющих ЮНИДРУА не сможет рассмотреть его до своей очередной сессии, которую планируется провести в Риме 17-19 сентября 2001 года.

1. Следует напомнить о том, что в статье 4 КДПГ предусматривается, что "договор перевозки устанавливается накладной", которая, согласно статье 9 КДПГ, "поскольку не доказано противного, служит доказательством условий договора и удостоверением принятия груза транспортером".

Даже если накладная, как это подразумевается в статьях 5 и 6, является не единственным средством доказывания факта заключения договора и его осуществления, все же можно утверждать, что вся логика КДПГ основана на концепции печатного документа.

С появлением новых информационных и коммуникационных технологий возникла необходимость замены печатных документов, передаваемых в оригинале *сум тапи*. Традиционные средства связи были заменены постепенно телеграммами, телексными сообщениями, факсимильной связью, электронной почтой и электронным обменом данными (ЭОД).

Что касается перевозок морским, воздушным, железнодорожным и внутренним водным транспортом, а также морского страхования, то в новые конвенции, принятые в целях регулирования перевозок этими видами транспорта, уже включены соответствующие положения. Только в сфере автомобильных перевозок, в частности международных автомобильных грузовых перевозок, пока еще не принято никакого специального нормативного документа.

Проект протокола по ЭОД к КДПГ призван восполнить этот пробел.

2. Даже если цель проекта этого протокола не может заключаться в регулировании фактического применения новых коммуникационных и информационных средств, в нем, тем не менее, должно быть конкретно указано, какие средства разрешено использовать, и должна быть определена их функция.

Следует напомнить о том, что "накладная" является договорным документом, важнейшая, а при перевозке автомобильным транспортом и единственная функция которого заключается в том, чтобы служить средством доказывания:

- ✓ факта заключения договора, т.е. наличия его основных элементов: сторон, перевозимых грузов, маршрута и фрахта;
- ✓ порядка его осуществления как в месте передачи груза, так и в месте его доставки (описание груза и упаковки, оговорки);
- ✓ наличие дополнительных договоров (специально оговоренные стоимость или проценты, компенсация);
- ✓ права распоряжения - в определенных случаях.

Накладная призвана гарантировать правовую обеспеченность в отношениях между сторонами транспортной операции, т.е. выполнять более широкую функцию по сравнению с самим договором.

С учетом этого заменитель накладной должен отвечать критерию функциональной эквивалентности: предусматривающему такие понятия, как идентификация сторон, согласие сторон, удобочитаемость, долговечность и неизменный характер.

Все эти средства должны подпадать под действие правил или соглашений, обеспечивающих возможность их практического применения, их надежность и безопасность (например, электронные подписи)¹.

В этой связи можно отметить, что больше нет необходимости учитывать при подготовке накладной ограничения, обусловленные использованием печатных документов.

Подготовка прилагаемого текста оказалась возможной потому, что за образец были взяты тексты международных конвенций, которые были разработаны в последнее время², но которые еще не вступили в силу. В этом тексте использованы, в частности, и

¹ См. проект единообразных правил ЮНСИТРАЛ об электронных подписях в документе A/CN.9/WG.IV/WP.86 от 18 августа 2000 года.

² Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ), Будапешт, 3 октября 2000 года; Протокол относительно изменений к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ), Вильнюс, 3 июня 1999 года; Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки, Монреаль, 28 мая 1999 года.

некоторые альтернативные варианты, которые также были включены с учетом положений конвенций, перечисленных в сносках к данному тексту.

Принятие текста, аналогичного другим документам в области транспорта, которые уже обсуждались и принимались различными дипломатическими конференциями, должно облегчить работу специалистов, которые будут изучать настоящий протокол, а также работу конференции, которая будет созвана для его принятия.

Проект протокола по ЭОД к КДПГ

[...]

являющиеся сторонами Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), подписанной в Женеве 19 мая 1956 года,

[...]

Статья 1. В соответствии с настоящим Протоколом под "Конвенцией" подразумевается Конвенция о Договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ).

Статья 2. В конце статьи 5 Конвенции добавить следующий пункт:

"3. Если заинтересованные стороны не договорились об ином, накладная может передаваться с помощью любых других средств передачи информации, электронного или аналогичного средства связи, включая телеграф, телефакс, телекс, электронную почту или электронный обмен данными (ЭОД), но не ограничиваясь ими,

- [при условии, что эта информация доступна для последующего использования в качестве исходной информации.]³

³ Конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ), Будапешт, 3 октября 2000 года: "Статья 1 - Определения. В данной Конвенции [...] - 8. выражение "письменная форма" охватывает, если только заинтересованные лица не договорились об ином, положение, при котором информация передается с помощью электронного, оптического или любого другого аналогичного средства связи, включая телеграф, телефакс, телекс, электронную почту или электронный обмен данными (ЭОД), но не ограничиваясь ими, при условии, что эта информация доступна для последующего использования в качестве исходной информации". Оптические средства, в частности применительно к судоходству, не упоминаются.

- [Метод, использованный для записи и обработки данных, должен быть эквивалентным с функциональной точки зрения, в частности в том, что касается доказательственной силы накладной, представленной в форме этих данных.]⁴
- [В случае использования такого иного метода перевозчик, при наличии соответствующей просьбы грузоотправителя, выдает грузоотправителю квитанцию о приеме груза, которая позволяет идентифицировать груз и обеспечивает доступ к информации, содержащейся в регистрационной записи, сделанной с помощью такого иного метода.]⁵

Заключительные положения

См. Протокол СПЗ к КДПГ от 5 июля 1978 года.

⁴ Протокол относительно изменений к Конвенции о международной перевозке грузов железнодорожным транспортом (КОТИФ) от 9 мая 1980 года (КОТИФ/МГК), 3 июня 1999 года: "Статья 6, пункт 9: Накладная и ее дубликат могут быть составлены в виде данных, записанных в электронной форме, которые могут быть преобразованы в разборчивые письменные знаки. Метод, использованный для записи и обработки данных, должен быть эквивалентным с функциональной точки зрения, в частности в том, что касается доказательственной силы накладной, представленной в форме этих данных".

⁵ Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки, Монреаль, 28 мая 1999 года: "Статья 4 (2): Вместо составления авианакладной может использоваться любой иной метод, обеспечивающий сохранность записи данных о предстоящей перевозке. В случае использования такого иного метода перевозчик, при наличии соответствующей просьбы грузоотправителя, выдает грузоотправителю квитанцию о приеме груза, которая позволяет идентифицировать груз и обеспечивает доступ к информации, содержащейся в регистрационной записи, сделанной с помощью такого иного метода".