



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.1/2006/1
3 May 2006

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Сотая сессия
Женева, 17-19 октября 2006 года
Пункт 5 предварительной повестки дня

СОГЛАСОВАНИЕ ТРЕБОВАНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК И ИХ ОБЛЕГЧЕНИЯ

Дополнительный протокол к КДПГ

Записка секретариата

Ниже делегатам предлагается проект текста, переданный представителем МСАТ редакционному комитету. В направленной в секретариат записке к этому проекту Комитет отмечает следующее: *"Представитель МСАТ подчеркнул, что было бы желательно взять за образец Монреальскую конвенцию 1999 года о воздушном транспорте, ратифицированную 66 странами, из которых 29 являются Договаривающимися сторонами КДПГ, в которой содержатся очень краткие положения по этой теме"*. Текст, представленный МСАТ, также прилагается к настоящему документу.

Подчеркнутые элементы взяты из документа TRANS/SC.1/2005/1.

**ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ К КОНВЕНЦИИ О ДОГОВОРЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ (КДПГ),
КАСАЮЩИЙСЯ НАКЛАДНОЙ КДПГ**

СТОРОНЫ НАСТОЯЩЕГО ПРОТОКОЛА,

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

СТРЕМЯСЬ дополнить указанную Конвенцию в целях упрощения порядка составления накладной с помощью всех доступных для этого методов,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья 1

Для целей настоящего Протокола

Под "Конвенцией" подразумевается Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), подписанная в Женеве 19 мая 1956 года;

Под "накладной КДПГ" подразумевается накладная, содержание которой определяется Конвенцией.

Статья 2

1. В целях подтверждения договора дорожной перевозки грузов, к которому применяется Конвенция, выдается накладная КДПГ в соответствии со статьями 4, 5 и 6 Конвенции.

2. Вместо составления бумажной накладной КДПГ может использоваться любое другое средство, подтверждающее договор перевозки и сведения о его выполнении. Если используется подобное средство, перевозчик предоставляет грузоотправителю,

по его просьбе, квитанцию о приеме груза, позволяющую опознать груз и получить доступ к информации, сохраняемой с помощью этого другого средства¹.

[3. Накладная КДПГ, заменяющая бумажную накладную КДПГ, считается равноценной и на этом основании имеет такую же доказательную силу и влечет за собой такие же последствия, что и последняя, при условии выполнения соответствующего требования или функции, установленных Конвенцией, даже если процедуры², применяемые для соблюдения такого требования или функции, отличаются от тех, которые предусмотрены Конвенцией для бумажных накладных]³.

¹ Настоящее положение было сформулировано на основании статьи 4 Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, подписанной в Монреале 28 мая 1999 года и ратифицированной 29 следующими Договаривающимися сторонами Конвенции КДПГ (из 47): Австрией, Бельгией, Болгарией, Венгрией, Германией, Грецией, Данией, Ирландией, Испанией, Италией, Кипром, Латвией, Литвой, Люксембургом, Монголией, Нидерландами, Норвегией, Польшей, Португалией, Словакией, Словенией, Соединенным Королевством, Турцией, Финляндией, Францией, Чешской Республикой, Швейцарией, Швецией и Эстонией.

Следует также отметить, что положения Монреальской конвенции, касающиеся накладной, очень похожи на соответствующие положения Конвенции КДПГ.

² В Конвенции КДПГ упоминаются такие ручные процедуры, как: "перевозчик вручает", "перевозчик оставляет", "накладная сопровождает", документы, "предоставленные в его распоряжение" и т.д. Аналогичные термины используются в Монреальской конвенции. Даже если электронные документы не могут быть "вручены", но могут быть скорее предоставлены, не могут быть "оставлены", но сохранены, не могут быть предоставлены в руки перевозчика, но переданы ему, государства, принявшие участие в разработке Монреальской конвенции, не сочли нужным адаптировать терминологию в целях ее согласования как с процедурами, которые относятся к документам, составленным в печатном виде, так и с процедурами, характерными для электронных сообщений.

³ Настоящее положение не представляется необходимым, поэтому оно было заключено в квадратные скобки. Монреальская конвенция, положения которой, касающиеся накладной, очень похожи на соответствующие положения Конвенции КДПГ, не содержит такого условия. МСАТ включил данную сноску с целью отразить обеспокоенность некоторых стран, выраженную ими во время сессий SC1.

Статья 3

Документы, предусмотренные в подпункте g) пункта 2 статьи 6 и в статье 11 Конвенции, предоставляются грузоотправителем перевозчику в том виде, в котором они были изначально составлены⁴. Перевозчик может отказаться принять документ, прочтение или целостность которого нельзя гарантировать с помощью бортовых средств, которыми он располагает⁵.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

[...]

⁴ На практике грузоотправитель передает перевозчику:

- документы, составленные им самим,
- официальные документы (санитарное свидетельство, консульская накладная, свидетельство о происхождении, заверенное консулом страны импорта, или свидетельство о происхождении, выданное торговой палатой, свидетельство о проведенной перед отправкой груза инспекции, сертификат качества и др.),
- частные документы, составленные третьей стороной (например, инструкции изготовителя опасного или скоропортящегося груза).

Если документы, составленные грузоотправителем, или инструкции изготовителя могут быть изначально составлены на электронном носителе, то выдаваемые официальные документы, особенно со стороны государственных органов, должны быть вручены перевозчику грузоотправителем в том виде, в котором они были изначально составлены. Если они были составлены на электронном носителе, они должны быть переданы в электронном формате. Если они были составлены в печатном виде, подписаны и заверены подлинными печатями (что является еще широко распространенной практикой), грузоотправитель должен их передать в таком же виде (отправитель не может, например, их отсканировать и передать перевозчику в электронном формате, поскольку в таком виде их не примут в стране импорта). В статье 3 учитываются различные возможные ситуации.

Кроме того, необходимо иметь в виду, что область применения Конвенции КДПГ ограничивается договором перевозки, поэтому данная Конвенция не может регламентировать практику, регулируемую другими правовыми документами и, в частности, относящуюся к сфере действия национального административного права.

⁵ Из предосторожности в последнем предложении статьи 3 учитывается возможная несовместимость программного обеспечения и вероятность возникновения ошибок при передаче данных. На практике погрузчик (который не обязательно является отправителем) или третья сторона, при выдаче официального или частного документа, может иметь компьютерное оборудование, программы которого не совместимы с программами, имеющимися у перевозчика.