

Töö uurimisprobleemiks oli veodokumentide menetlemise nõuete ja tegevuspraktika võimalik lahknevus. Eesmärk oli selgitada välja riskid, mis tulenevad eelmainitud lahknevustest, ning nende realiseerumisest tulenev võimalik kahju. Töös kasutati järgnevaid kvalitatiivseid meetodeid: juhtumianalüüs, logistikaudit ja avatud ekspertintervjuud. Juhtumiuuringu objektiks oli DSV Transport AS. Logistikauditi leide hinnati ekspertintervjuude abil.

Logistikaudit näitas nõuetele mittevastavat tegevuspraktikat. Valimis ei olnud ainsatki nõuetele vastavat veodokumentatsiooni komplekti. Ekspertintervjuudest selgus, et tegevuspraktikat pidevalt kaasajastatakse, kuid tegevusvaldkonda reguleeriv raamdokument püsib aegunud põhimõtete juures.

Potentsiaalseks probleemkohaks osutus ka DSV Transport AS poolt kasutatav skännerile allkirjastamine. Antud meetod on Eesti Vabariigi seadustes alareguleeritud. Ettevõtte on sunnitud oletama, kas skännerile antud allkiri on aktsepteeritav või mitte. Kindlaid vastuseid pole selle kohta Justiitsministeeriumilt saadud.

Riskid, mis nõuete ja tegevuspraktika lahknevustest tekivad, on oma olemuselt tegevus- ja ressursiriskid, mille realiseerumist võib ettevõtte aktsepteerida. Nende võimaliku kahju suurus on seotud vedaja vastutuse piirmääradega. Riskid realiseeruvad peamiselt siis, kui kauba halb seisukord on jäetud märkimata või kauba üleandmist tõestav allkiri on jäetud võtmata.

CMR konventsiooni tuleb kaasajastada, et kaoks vajadus raamdokumendi tõlgendamiseks. Kaasajastatud versioon peab täienema nii veoprotsessi osapoolte arvu poolest kui ka kaasama digitaalse andmevahetuse. Skännerile allkirjastamine on kasvav trend rahvusvahelises maanteetranspordis, mis tõttu tuleb antud meetodi lubatavuse kohta nõuda selgeid vastuseid Justiitsministeeriumilt.