

## Курсовая работа

### Международные автомобильные перевозки

2009

Содержание

Введение

1. Понятие международных автомобильных перевозок
2. Международно-правовые правила автомобильных перевозок
3. Применение книжки МДП в международных автомобильных перевозках

Заключение

Список использованной литературы и источников

Введение

Торговля с древнейших времен являлась одной из первоначальных и основных форм межгосударственных отношений. Однако, как и многие годы назад, она не ограничивается лишь заключением договора купли-продажи. Существует целый ряд вспомогательных по отношению к купле-продаже сделок: кредитно-расчетные операции, перевозка, страхование и др. Так, одним из двигателей международного торгового оборота является транспортный процесс, суть которого заключается в перемещении товара от изготовителя к потребителю. Это неотъемлемый элемент жизнедеятельности всего мирового хозяйства как на национальном, так и на международном уровне. «Объем российского рынка международных автотранспортных услуг превышает в настоящее время 6 млрд. долларов США. Международные автомобильные перевозки - это динамично развивающаяся отрасль экономики, обеспечивающая 4% перевозок внешнеторговых грузов по объему и 25% - по стоимости и приносящая в бюджетную систему страны более 6,3 млрд. руб. налоговых поступлений ежегодно» Васильев Г. Не быть на рынке пасынками // Транспорт России. 25.10.2007. № 43..

Международные автомобильные перевозки - традиционный вид перевозок, регулируемых международным частным правом. Актуальность исследования правовых проблем, связанных с этим видом перевозок, обуславливают политико-экономические, геостратегические и теоретические факторы.

Автомобильный транспорт получил за последние годы значительное развитие и широко используется при перевозках между государствами внешнеторговых грузов и пассажиров. Для решения возникающих в этой области международно-правовых вопросов заключен ряд важных межгосударственных соглашений.

Общая и наиболее важная особенность международного автомобильного сообщения состоит в том, что автотранспортные средства одной страны пересекают государственную границу и следуют по дорогам другого государства. Поэтому для развития международного автомобильного сообщения и обеспечения его безопасности вводится установление единообразных правил дорожного движения, дорожных знаков и сигналов. Осуществление перевозки по иностранной территории

предполагает также получение соответствующей санкции (разрешения) компетентных органов этого иностранного государства. Одновременно возникает необходимость в урегулировании таможенных и налоговых вопросов, а также оказании технической помощи иностранным автотранспортным средствам См.: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. С. 138.. Кроме этого, одновременное подпадание регулируемых нормами права отношений под национальное и международное законодательство порождает необходимость выделения приоритетных норм (чаще всего - международно-правовых, обладающих приоритетом над внутригосударственными правовыми актами и в большинстве случаев отменяющих действие правил национального законодательства или заменяющих их).

Для раскрытия выбранной темы мы рассмотрим следующие вопросы: понятие автомобильных перевозок, правила в соответствии, с которыми они осуществляются, применение книжки МДП.

### 1. Понятие международных автомобильных перевозок

Перевозки грузов и пассажиров осуществляются железнодорожным, автомобильным, воздушным и морским транспортом. Под международной перевозкой понимается перевозка грузов и пассажиров между двумя и более государствами, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями. Характерной особенностью правового регулирования в этой сфере является то, что основные вопросы перевозок решаются в международных соглашениях (транспортных конвенциях), содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов и пассажиров. При отсутствии единообразных материально-правовых норм обращаются к нормам национального права в соответствии с коллизионными нормами транспортных конвенций или национального законодательства. Россия является участником многих транспортных конвенций, и при получении и отправлении внешнеторговых грузов российские предприятия и граждане руководствуются положениями этих конвенций. Их нормы, в отличие от норм конвенций в области международной купли-продажи товаров, носят императивный характер.

Во многих государствах были приняты специальные правовые акты о международных перевозках, которые обычно основываются на положениях транспортных конвенций и дополняют их. В России действуют КТМ (кодекс торгового мореплавания) России 1999 г. и Воздушный кодекс России 1997 г., а также Транспортный устав железных дорог 1998 г., Закон о федеральном железнодорожном транспорте 1995 г., изданы также различные положения и правила.

Особенность договора международной перевозки заключается в том, что в ходе его исполнения соответствующие материально-правовые нормы применяются на основании различных коллизионных принципов. Так, при отправлении груза руководствуются законом страны отправления, при выдаче груза в конечном пункте

- законом страны назначения. В других случаях применяется закон перевозчика или же закон страны суда.

В России такие нормы в отношении договора перевозки вообще установлены в третьей части ГК РФ (п. 3 ст. 1211), а в отношении отдельных видов перевозки - в соответствующих кодексах и законах. Согласно п. 3 ст. 1211 к отношениям по перевозке при отсутствии соглашения сторон подлежит применению право страны перевозчика, а к отношениям по договору транспортной экспедиции - право страны экспедитора, поскольку перевозчик, а также экспедитор рассматриваются Кодексом как стороны, которые осуществляют «исполнение, имеющее решающее значение для содержания договора». Подлежащее применению к международной перевозке право может быть указано в транспортном документе, выданном перевозчиком.

Регулирование международных автомобильных перевозок, осуществляется в соответствии с правилами международных соглашений. К их числу относятся такие соглашения, в которых участвует Россия, как Конвенция о дорожном движении 1968 г. (вступила в силу в 1977 г.), Европейское соглашение 1971 г., дополняющее Конвенцию о дорожном движении, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г., Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 1959 г. (новая редакция 1975 г. вступила в силу в 1977 г.), Соглашение о международных перевозках скоропортящихся продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, 1970 г., Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДПОГ) 1957 г.

Условия договора международной автомобильной перевозки грузов между европейскими странами определяются Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 г. В Конвенции участвует большинство европейских государств. СССР присоединился к ней в 1983 г., и с 1 августа 1986 г. перевозки грузов советским автомобильным транспортом стали регулироваться этой Конвенцией. В настоящее время в ней участвуют Россия, Казахстан, Таджикистан, Туркмения, а также наряду с европейскими государствами Марокко и Тунис. Конвенция определяет основные права и обязанности грузовладельца и перевозчика при автомобильной перевозке, порядок приема груза к перевозке и выдачи его в пункте назначения. Установлен также предел ответственности перевозчика при несохранности груза - 25 золотых франков за 1 кг веса брутто. Конвенция действует для России.

При автомобильных перевозках существенное значение имеет создание гарантий при причинении вреда третьим лицам автотранспортными средствами - источником повышенной опасности. Это достигается посредством введения обязательного страхования гражданской ответственности, что предусматривается как внутренним законодательством, так и рядом международных соглашений. Так, в заключенных с рядом стран двусторонних соглашениях об организации автомобильного сообщения предусматривается обязательное страхование гражданской ответственности при международных автомобильных перевозках.

Конвенция призвана унифицировать условия международной дорожной перевозки

грузов, включая документы, применяемые для такой перевозки, и ответственность перевозчика. В Конвенцию включена коллизионная норма, отсылающая по вопросу о продлении или о перерыве течения срока исковой давности к закону суда, рассматривающего дело.

Конвенция МДП 1975 г., определяя процедуру международной дорожной перевозки грузов, предусматривает в качестве ее основного атрибута книжку МДП - единый таможенный документ при следовании груза от таможи места отправления до таможи места назначения в регионе МДП. Конвенцией введен институт гарантийного объединения, под которым понимается объединение, признанное таможенными органами государства - участника Конвенции в качестве гаранта для лиц, использующих процедуру международной дорожной перевозки грузов. В России функции гарантийного объединения выполняет Ассоциация международных автомобильных перевозчиков России (АСМАП), которая обеспечивает российских перевозчиков книжками МДП, ведет работу по урегулированию претензий в связи с использованием процедуры МДП. Грузы, перевозимые с соблюдением этой процедуры, освобождаются от уплаты ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможах. На дорожном транспортном средстве или составе транспортных средств, осуществляющих операцию МДП, должны быть прикреплены таблички с надписью "TIR". Знак "TIR" дает преимущество первоочередного таможенного оформления. Членами АСМАП являются около 1400 предприятий по всей России. АСМАП сотрудничает с подобными ассоциациями в странах СНГ, зарубежными ассоциациями, Международным союзом автомобильного транспорта, непосредственно руководителями и ответственными работниками Государственной Думы России, министерств транспорта, иностранных дел, внешней торговли, Торгово-промышленной палаты РФ и региональных палат, Госналогслужбы и Таможенного комитета и других ведомств, представительствами отечественных и иностранных фирм - производителей автомобильной техники, запчастей, оборудования, шин, горюче-смазочных материалов и др. Официальный сайт журнала: [http://www.map.asmap.ru/..](http://www.map.asmap.ru/)

Таким образом, перевозки в международном сообщении осуществляются за пределы территории Российской Федерации или на территорию Российской Федерации с пересечением Государственной границы Российской Федерации, в том числе транзитом через территорию Российской Федерации..." Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. ст. 5555. Летом 2007 года представительство Международного союза автомобильного транспорта (IRU) в СНГ совместно с Посольством Германии в Российской Федерации провело «круглый стол» по проблемам развития автотранспортных перевозок между Россией и Евросоюзом.

Как отметил руководитель Департамента государственной политики в области дорожного хозяйства, автомобильного и городского пассажирского транспорта, геодезии и картографии Минтранса России Олег Старовойтов, стартовавший около двух лет назад транспортный диалог превратился в площадку взаимодействия,

позволяющую рассматривать как текущие вопросы транспортного сообщения, так и стратегические проблемы, представляющие взаимный интерес См.: Старинская Г. Узкие места // Ежедневная информационно-аналитическая газета «Транспорт России». 05.07.2007. № 27..

На Государственный таможенный комитет России возложено принятие решений о временном или окончательном лишении лиц, виновных в серьезных нарушениях таможенного законодательства, применяемого при международной перевозке грузов, права использовать процедуру МДП. Правительством РФ приняты поправки к указанной Конвенции, одобренные Административным комитетом Конвенции МДП 27 июля 1997 г.

В области международных автомобильных перевозок действует разрешительная система. Иностранные перевозчики осуществляют международные автомобильные перевозки по территории России в соответствии с российскими и многосторонними разрешениями. Российские - в соответствии с иностранными и многосторонними разрешениями. Международные договоры РФ на условиях взаимности могут допускать международные автомобильные перевозки без таких разрешений. Российские перевозчики должны иметь лицензии на международные автомобильные перевозки. Законом запрещаются перевозки грузов и пассажиров транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам, в том числе временно ввезенными ими на территорию России, между пунктами, расположенными на этой территории См.: Марлухина Е.О. Комментарий к Федеральному закону от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» // Подготовлен для СПС «КонсультантПлюс». 2008..

Двусторонние договоры России о международном автомобильном сообщении регулируют также перевозки в третьи страны и из третьих стран. В договорах перевозчикам одной страны запрещается осуществлять внутренние перевозки (каботаж) на территории другой страны. Страны - участницы договоров обеспечивают страхование гражданской ответственности перевозчиков перед третьими лицами в связи с использованием автотранспортных средств. Условия договоров включают освобождение от налогов и сборов с автотранспортных средств, пограничные, таможенные и иные правила См.: Богуславский М.М. Международное частное право: Учебник. Изд. «Юристъ». 2005. С. 135-136..

## 2. Международно-правовые правила автомобильных перевозок

Одна из главных особенностей международного автомобильного сообщения (перевозок) заключается в том, что автотранспортные средства одной страны пересекают государственную границу и следуют по дорогам другой страны. В этой связи для развития международного автомобильного сообщения (перевозок) и обеспечения его безопасности необходимо осуществление ряда важных межгосударственных мероприятий на основе взаимовыгодного сотрудничества. К числу таких мероприятий следует отнести такое, как, например, установление единообразных правил дорожного движения, дорожных знаков и сигналов. Во-

вторых, получение соответствующей санкции, разрешения и лицензии со стороны компетентных органов государства для осуществления перевозок грузов и пассажиров иностранного государства по его территории является одним из важных условий для современных международных автомобильных сообщений. В-третьих, особую роль играет вопрос об урегулировании таможенных и налоговых условий и вопрос об оказании технической помощи иностранным автотранспортным средствам.

Другой важной проблемой в международных автомобильных сообщениях (перевозках) является вопрос о создании определенных правовых гарантий для следования по отечественным дорогам автомобильных средств других государств, например в связи с причинением ущерба пассажирам и другим субъектам. В этом случае определенное значение приобретает вопрос об обязательном страховании автотранспортных средств, в частности от гражданско-правовой ответственности, что предусмотрено как внутринациональным законодательством подавляющего большинства современных государств, так и положениями международных договоров, соглашений и конвенций в этой области.

Современная международно-правовая доктрина располагает, на наш взгляд, достаточной разработанностью системы норм, касающихся не только понятия международного транспортного права, но и относящихся к понятию, организации и особенностям международных автомобильных сообщений (перевозок). В эту систему норм входят положения, регламентирующие, в частности, дорожное движение, дорожные знаки и сигналы, положения ряда международных соглашений (об установлении международных автомобильных сообщений; об организации регулярных международных автомобильных линий; о договоре автомобильной перевозки груза; об автомобильных перевозках пассажиров; об облегчении международного автомобильного сообщения и др.).

Относительно быстрые темпы развития и совершенствования автомобильной промышленности и автотранспортных средств способствовали и сейчас продолжают способствовать активизации внешнеэкономической, внешнеторговой деятельности современных, в том числе или особенно новых суверенных государств, которые пытаются интегрировать в мировые хозяйственные связи не только на региональном, но и в масштабах международных экономических отношений. В этом процессе, а также в деле развития международных автомобильных перевозок и сообщений, важное значение имеет деятельность следующих международных специализированных организаций: по предотвращению дорожных происшествий - МОПДП, создана в 1901 г.; автодорожная федерация - ФИА, основана в 1904 г.; автотранспортная федерация - МАФ, союз автомобильного транспорта - МАС, основанные в 1948 г.; по перевозке скоропортящихся продуктов - ТРАНСФИГОРУТ Европа, создана в 1955 г.; союз водителей грузовиков дальнего следования, создан в 1957 г.; Комиссия по транспорту Европейского экономического сообщества и др. Для современных автотранспортных перевозок грузов (не только для европейских государств), оперативных или срочных перевозок характерно использование определенных принципов (методов) транспортировки, это поступление грузов в

соответствующие центры (пункты), где они сортируются и перенаправляются далее, в том числе с идентификацией индивидуальных отправок и их отслеживаний в процессе всех транспортных операций. Это, как в свою очередь свидетельствует и практика международных автомобильных перевозок, имеет важное значение для обеспечения, гарантированности не только надежности транспортных (автоперевозочных) услуг, но и возможности постоянного информирования грузоотправителя и грузополучателя о местонахождении груза.

Этапом процесса регламентации международных автомобильных сообщений и перевозок транспортными средствами стали Венские конвенции (1968 г. о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, вступившие в силу соответственно в 1977 и 1978 гг.). Появление этих конвенций стало результатом развития автомобильной промышленности, так и состоянию международных автотранспортных инфраструктур. Среди отдельных новаций Венских конвенций можно отметить более определенные и динамичные обязательства участников. В новой редакции Конвенции закреплено правило, согласно которому автомобиль, используемый для международного сообщения, должен иметь свидетельство о регистрации, содержащее определенный минимум сведений, регистрационный номер, отличительный знак государства регистрации, а также опознавательные знаки, соответствующие установленным Конвенцией требованиям.

Следующим международно-правовым основанием для выпуска к международному движению согласно п. 1 ст. 41 является наличие или национального, или международного водительского удостоверения. Кроме того, в конвенции о дорожном движении предусмотрены требования к форме и содержанию таких удостоверений (приложения 6 и 7) и установлено, что договаривающиеся стороны могут не признавать на своей территории водительское удостоверение, владельцу которого не исполнилось 18 лет (п. 3 «б» ст. 41). В ст. 42 установлена процедура лишения водительских удостоверений у тех, кто серьезно нарушил правила дорожного движения.

Одним из международно-правовых документов в области автомобильных сообщений и перевозок является Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), подписанная в Женеве в 1956 г.

Конвенция 1956 г., руководствуясь соответствующими положениями Конвенции о дорожном движении 1949 г. (согласно ее ст. 4 под «автомобилем» в данном случае следует понимать автомобили (т.е. грузовики), автомобили с полуприцепом, прицепы и полуприцепы), применяется ко всякому договору автомобильной перевозки грузов, когда указанные в договоре место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных государств (ст. 1). Пункт 3 данной статьи особо оговаривает, что настоящая Конвенция применяется также в том случае, если перевозки, входящие в область ее применения, производятся государствами или правительственными учреждениями или организациями.

Специально предусмотрено, что при применении данной Конвенции транспортер (т.е. участвующая в КДПГ сторона) несет ответственность как за свои собственные

действия и упущения, так и за действия и упущения своих агентов и всех других лиц, к услугам которых он прибегает для выполнения перевозки, когда эти агенты или лица выполняют возложенные на них обязанности.

Среди других важных обязанностей transportера - его ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, происшедшее в промежутке времени между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за просрочку доставки. Специально этому вопросу посвящена гл. IV (ст. 17 - 29) КДПГ, которая в целом состоит из восьми глав и 51 статьи.

Главным перевозочным документом согласно Конвенции является накладная. Конвенция регламентирует оформление реквизитов накладной международного образца, которая составляется обычно в трех экземплярах (отправителю, получателю, перевозчику).

Об условиях и требованиях по ее содержанию говорится в ст. 4 - 6, 9, 11 и др.

Точность указаний, сделанных в накладной относительно числа грузовых мест (разметки и номеров), а также внешнее состояние груза и его упаковки являются основной обязанностью автоперевозчика (transportера) при принятии груза.

Одной из особенностей, как видно из анализа этой и других конвенций, является то, что отношения конкретно транспортных организаций и их клиентуры, связанные с международными автоперевозками (грузов, пассажиров и багажа) и многие другие вопросы регулируются как нормами международного частного права, закрепленными в международных договорах (соглашениях), так и в нормах внутринационального транспортного законодательства, к которым при необходимости могут быть применены нормы гражданского, административного и некоторых других отраслей права. Так, комплекс гражданско-правовых вопросов, касающихся материально-имущественных отношений между transportером и клиентом и регулируемых нормами международного частного права, затронут положениями ст. 31 Конвенции.

Относительно претензий и исков сторон п. 1 данной статьи содержит предписание, согласно которому по всем спорам, возникающим по поводу перевозок, истец может обратиться помимо компетентных судов участвующих в Конвенции стран, совместно указанных сторонами, к суду страны, на территории которой находятся: а) обычное местожительство ответчика, его главная контора или отделение, или агентство, при посредстве которых был заключен договор перевозки, или б) место принятия груза к перевозке или указанное для сдачи его, и может обратиться лишь к этому суду.

Открытый характер Конвенции о договоре международной перевозки грузов КДПГ выражается, как видно, в том, что ее положения распространяются на договоры о перевозке грузов автомобильным transportом, если место назначения и отправления груза находятся в двух государствах, из которых хотя бы одно состоит участником Конвенции.

Другая особенность заключается в том, что при перевозке грузов в европейские и азиатские страны в автомобильную накладную должна включаться оговорка о подчинении перевозки положениям Конвенции.

Для выполнения автотранспортных сообщений и перевозок между государствами



необходимо урегулирование ряда не только административных и технических вопросов, связанных, в частности, с организацией автомобильного движения, определением правил его осуществления, но и касающихся некоторых других специальных вопросов. В первом случае к числу таких международных договоров (соглашений) можно отнести, к примеру, Конвенцию ряда латиноамериканских стран (Аргентину, Бразилию, Чили, Парагвай и Уругвай - 1966 г.) о международном наземном транспорте. К ней имеется приложение о международном автомобильном сообщении, в котором установлены: а) порядок выдачи разрешения на перевозки, распределение их объемов между сторонами в равных долях, б) соответствие технических характеристик перевозимых средств требованиям внутригосударственного законодательства в этой области, в) порядок осуществления технического надзора и контроля, г) обязанность уплачивать налоги и сборы, установленные в каждом из этих государств, а также д) гарантии на случай причинения ущерба третьим лицам - так называемое страхование ответственности, и др.

Характерно то, что за последние десятилетия в практике ряда государств других континентов вышеотмеченные вопросы также явились предметом двусторонних договоров (соглашений) в области международных автотранспортных сообщений и перевозок, которым свойственна однотипная структура (общие положения, пассажирское сообщение, грузовые положения).

Обычно общие положения содержат указания о предмете договора (соглашения), определение основных используемых терминов и регулируют определенный круг вопросов (о документах водителей и обслуживающего персонала; условия снабжения автотранспортных средств горючим и запасными частями; порядок таможенного досмотра; запрещение для иностранных автоперевозчиков осуществлять внутренние перевозки и др.). Отдельно может предусматриваться взаимное освобождение от налогов и сборов, связанных с осуществлением международных автотранспортных сообщений и перевозок. В этих договорах (соглашениях) могут содержаться и указания о страховании иностранным автоперевозчиком гражданско-правовой ответственности (на случай причинения вреда или ущерба).

подавляющее большинство договоров (соглашений) о современных международных автотранспортных сообщениях и перевозках особо отмечают, что их осуществление должно соответствовать требованиям внутринационального законодательства государств-участников (если в них не предусмотрен иной порядок).

Автоперевозки пассажиров обычно делятся на регулярные (осуществляемые по установленным маршрутам согласно опубликованным расписаниям и тарифам) и на нерегулярные, как правило, туристические.

При международных автоперевозках грузов необходима выдача разрешения (лицензии) другой стороны, порядок которых может быть определен не только положениями самого договора (соглашения), но и внутренним законодательством государства-участника. Наряду с этим могут быть определены и некоторые другие условия международного грузового сообщения, например требования к автотранспортным средствам и транспортной документации, порядок провоза

грузов в обратном направлении и другие вопросы.

Во втором случае к такого рода международно-правовым документам в области автомобильных сообщений и перевозок можно отнести Европейскую конвенцию о международных последствиях лишения прав управления автотранспортными средствами, подписанную в Брюсселе в 1976 г. и вступившую в юридическую силу в 1983 г.

Другой важный международно-правовой акт, регламентирующий международные автомобильные перевозки и сообщения, - это Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). Это Соглашение и протокол о подписании были приняты в Женеве в 1957 г., а вступило оно в силу в 1968 г.

Одно из международно-правовых значений ДОПОГ заключается в том, что оно как бы заложило основы современной транспортной безопасности, распространяющейся, разумеется, и на международные автомобильные перевозки и сообщения пассажиров и грузов. В настоящее время для осуществления эффективной внешнеторговой деятельности, особенно для новых суверенных государств, важное значение имеет международно-правовое обеспечение надлежащего уровня транспортной безопасности, а также необходимость соблюдения международных соглашений о перевозке или транспортировке и условий, которые могут быть установлены заинтересованными государствами.

Как определено Европейским соглашением, когда речь идет о перевозке опасных и особо опасных грузов, то понятие и значение грузов сводится к определенной части, группе всех видов грузов, выделенных в самостоятельную группу опасных и особо опасных грузов.

Кратко характеризуя содержание приложений к ДОПОГ, можно отметить, что первое приложение определяет перечень опасных грузов, вообще не допускаемых к перевозке или же перевозимых с соблюдением определенных условий. Во втором - предусмотрены технические и коммерческие требования к автотранспортным средствам, которые используются для перевозки опасных грузов, установлен обязательный порядок их технического осмотра и выдача в государстве регистрации свидетельства о допущении к перевозке, срок которого составляет не более одного года.

Наряду с этим согласно ст. 4 (п. 1) каждая договаривающаяся сторона сохраняет за собой право регламентировать или воспрещать по причинам иным, чем безопасность в пути, ввоз на свою территорию опасных грузов. Важно и то, что ст. 5 закрепила норму, согласно которой перевозки, в отношении которых применяется настоящее соглашение, продолжают быть предметом внутригосударственных или международных предписаний, касающихся в целом дорожного движения, международных дорожных перевозок или международной торговли. Марлухина Е.О. Комментарий к Федеральному закону от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» // Подготовлен для СПС «КонсультантПлюс». 2008..

Однако существует и ряд проблем, имеющих общее значение и характер для всех постсоветских государств, например неконкурентоспособность отечественных автотранспортных средств по перевозкам, что может привести, в частности, к уходу с рынка международных автоперевозок и серьезным потерям валютных источников, поскольку может быть утеряна не только выручка (для бюджета), но необходимы будут огромные валютные средства за оплату внешнеторговых операций иностранным партнерам по перевозке экспортно-импортных грузов См.: Алиев Э.А. Международно-правовые правила автомобильных сообщений и перевозок // Транспортное право. 2005. № 4. С. 43-49..

Таким образом, одним из условий эффективного функционирования автотранспортных систем всех без исключения новых суверенных государств, скорее всего, является сохранение сложившейся договорной системы двусторонних соглашений в области международных автотранспортных перевозок и сообщений с постепенным изменением и совершенствованием существующих законодательно-правовых основ, в том числе касающихся вопросов налогообложения и таможенных пошлин в направлении либерализации внешнеэкономических отношений, согласующихся с принципами Всемирной торговой организации.

3. Применение книжки МДП в международных автомобильных перевозках «Современный этап развития внешнеэкономических связей характеризуется тенденцией к либерализации торговых отношений. Однако здесь возникает ряд вопросов, связанных с тем, что, открывая свои границы даже для относительно свободного перемещения товаров и услуг, государство может утратить способность обеспечивать свою экономическую безопасность» Ершов А.Д. Международные таможенные отношения: Учеб. пособие. СПб., 2000. С. 19..

Важным инструментом в решении проблем, возникающих на современном этапе, являются международные источники права. «Интернационализация таможенных отношений выражается в заключении союзов и многосторонних соглашений, выработке единых тарифов, согласованных систем описания и кодирования товаров, в создании общей системы безопасности и международных организаций, устанавливающих правила, нормы, процедуры регулирования внешнеэкономической деятельности» Там же. С. 20..

Для развития международных отношений большое значение имеет открытость для них внутреннего законодательства, в частности Основного закона.

«Конституционный строй России служит преодолению во многом искусственной изоляции страны, обеспечивает взаимодействие сообщества правовых государств на основе универсальных принципов и норм международного общения, обязательных для всех государств и иных субъектов международного права» Научно-практический комментарий к Конституции Российской Федерации / Отв. ред. В.В. Лазарев. 2-е изд., доп. и перераб. М., 2001. С. 100..

Согласно ст. 15 Конституции Российской Федерации: общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом,

то применяются правила международного договора.

Таким образом, общепринятые нормы и принципы международного права и международные договоры, участниками которых является Россия, подлежат непосредственному применению.

Пункт 3 ст. 5 Федерального закона от 15 июля 1995 г. № 101-ФЗ «О международных договорах Российской Федерации» (далее - Федеральный закон «О международных договорах Российской Федерации») устанавливает порядок применения международных договоров на территории России:

«Положения официально опубликованных международных договоров Российской Федерации, не требующие издания внутригосударственных актов для применения, действуют в Российской Федерации непосредственно. Для осуществления иных положений международных договоров Российской Федерации принимаются соответствующие правовые акты» Федеральный закон от 15 июля 1995 г. № 101-ФЗ «О международных договорах Российской Федерации» // СЗ РФ. 1995. № 29. С. 2757.. Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) должна применяться всеми физическими и юридическими лицами как часть российского законодательства (Россия является ее участником с 8 декабря 1982 г., по правопреемству СССР) АСМАП, «Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (конвенция МДП)». М., 1993..

Многие вопросы применения книжки МДП в Российской Федерации урегулированы Положением о порядке применения таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП Приказ ГТК от 18 мая 1994 г. № 206 «Об утверждении положения о порядке применения Конвенции МДП, 1975 г.» (действует с изменениями и дополнениями от 28 июня 2002 г.) // Экономика и жизнь. 1994. № 24; Таможенные ведомости. 2002. № 10..

Следует также указать, что Таможенный кодекс РФ учитывает специфику процедуры МДП. В частности, при международном таможенном транзите книжка МДП заменяет грузовую таможенную декларацию.

Что касается коллизий Конвенции МДП и национального законодательства, то этот вопрос должен решаться с учетом положений Конституции РФ, Федерального закона «О международных договорах Российской Федерации» и самой Конвенции МДП. Процедура перевозки грузов с применением книжки МДП призвана упростить перемещение товаров через границы других государств. Однако ее применение налагает ряд обязанностей на перевозчика. Условия, при которых применяется процедура МДП, указаны в ст. 3 Конвенции МДП. Данная статья устанавливает следующие требования:

1) перевозки должны производиться в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, предварительно допущенных к перевозке, с соблюдением условий, указанных в гл. III «а»; либо в других дорожных транспортных средствах, других составах транспортных средств или других контейнерах при соблюдении условий, указанных в гл. III «с».

Приложение II Конвенции МДП устанавливает «правила, касающиеся технических

условий, применимых к дорожным транспортным средствам, которые могут допускаться к международным перевозкам под таможенными печатями и пломбами». Грузовое отделение транспортного средства должно быть сконструировано так, чтобы:

- a) грузы не могли извлекаться из опечатанной части транспортного средства или загружаться туда без оставления видимых следов взлома или повреждения таможенных печатей и пломб;
- b) таможенные печати и пломбы могли налагаться простым и надежным способом;
- c) в них не было никаких потайных мест для сокрытия грузов;
- d) чтобы все места, в которые могут помещаться грузы, были легко доступны для таможенного досмотра.

При этом транспортное средство должно быть допущено к перевозке с применением книжки МДП по особой процедуре, установленной в приложении III («процедура допущения дорожных транспортных средств, отвечающих техническим требованиям, предусмотренных правилами, приведенными в приложении 2»).

Различаются две процедуры допущения транспортных средств:

- a) в индивидуальном порядке;
- b) по типу конструкции (серия дорожных транспортных средств).

На каждое транспортное средство должно быть выдано «свидетельство о допущении дорожного транспортного средства», образец которого также установлен Конвенцией МДП (приложение IV). Свидетельство должно сопровождать транспортное средство при осуществлении перевозок;

2) перевозки гарантируются объединениями, признанными согласно положениям ст. 6, и должны производиться с применением книжки МДП, соответствующей образцу, приведенному в приложении 1 к Конвенции МДП.

Страна, участвующая в Конвенции МДП, может предоставлять право выдачи книжек МДП некоторым гарантийным объединениям. При этом не указывается, каким объединениям возможна передача таких прав. Государство вправе само решать, будет ли это коммерческая или некоммерческая организация. Требуется лишь, чтобы были установлены определенные гарантии, которые должно обеспечивать объединение. Существование гарантийных объединений позволяет возлагать на них солидарную ответственность в случае неуплаты таможенных платежей лицами, осуществляющими перевозку. Пункт 7 ст. 8 устанавливает, что «компетентные органы должны, по мере возможности, требовать уплаты этих сумм у лица или лиц, с которых непосредственно причитаются эти суммы, прежде чем предъявить иск гарантийному объединению». Кроме того, государство вправе поручить эту деятельность одному из своих органов. В Российской Федерации гарантийным объединением является Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).

При применении книжки МДП следует учитывать, что ее положения не ограничивают и не отменяют положений национального законодательства. Это касается и правил применения таможенных режимов, установленных национальным законодательством. Согласно п. 2 ст. 47 Конвенции МДП ее положения «не

препятствуют применению иных национальных или международных положений, регламентирующих перевозки».

Из Постановления кассационной инстанции Федерального арбитражного суда Волго-Вятского округа от 27 июля 2001 г. следует Постановление кассационной инстанции Федерального арбитражного суда Волго-Вятского округа от 27 июля 2001 г. по делу N А79-253/01-СК1-397 // СПС "КонсультантПлюс":

«Украинская организация ООО «Катех-Электро» 20 февраля 1999 г. заключила договор № 342 ВП с ООО «Аметист» (г. Калуга) на поставку продукции на консигнацию. В счет исполнения данного контракта автомашиной МАЗ 49-89 КХВ/02713 КХ на таможенную территорию Российской Федерации был ввезен автопогрузчик модели 40814 с соблюдением процедуры МДП. Из книжки МДП № УХ 25664790 усматривается, что автопогрузчик 12 апреля 1999 г. был доставлен в Калужскую таможню. Данное обстоятельство также подтверждается и свидетельством № А0965403, удостоверяющим доставку товаров под таможенным контролем от 12 апреля 1999 г. Из названного свидетельства Людиновского поста Калужской таможни следует, что перевозка по книжке МДП № УХ 25664790 завершена.

В этот же день согласно СWR № 031559 Калужской таможней было произведено таможенное оформление автопогрузчика, о чем свидетельствует штамп № 21 «выпуск разрешен».

Согласно рапорту № 27 младшего инспектора Чувашской таможни во время проведения оперативно-поискового мероприятия 16 апреля 1999 г. на посту ГИБДД «Хыркасы» был остановлен автомобиль МАЗ 49-89 КХВ, перевозящий автопогрузчик из города Калуги в город Казань. Инспектору таможни был представлен договор № 68/50-99 от 23 февраля 1999 г. на поставку автопогрузчика марки 40814, заключенный между ООО «Аметист» (г. Калуга) и АО «Сэвилен» (г. Казань). По признакам нарушения таможенных правил, ответственность за которое предусмотрена статьей 273 Таможенного кодекса Российской Федерации, 16 апреля 1999 г. было заведено дело о нарушении таможенных правил № 17900-159/99».

Суд в Постановлении отметил:

«Согласно статье 15 Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г. (в дальнейшем - Конвенция МДП) при временном ввозе дорожного транспортного средства, используемого для перевозки грузов с соблюдением процедуры МДП, специального таможенного документа не требуется. Пунктом 2.2 Временных правил регистрации и учета таможенными органами транспортных средств, зарегистрированных в других странах и временно находящихся на территории Российской Федерации сроком до 6 месяцев, утвержденных Приказом Государственного таможенного комитета Российской Федерации от 2 марта 1995 г. № 137, установлено, что регистрация транспортных средств, следующих в соответствии с Конвенцией МДП, производится таможенными органами путем указания транспортного средства в книжке МДП.

Таким образом, автомашина МАЗ 49-89 КХВ, осуществившая ввоз автопогрузчика на таможенную территорию Российской Федерации по книжке МДП, была помещена

под таможенный режим временного ввоза...

Статьей 7 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» установлено, что перевозки грузов транспортными средствами, принадлежащими иностранным перевозчикам, в том числе временно ввезенным ими на территорию Российской Федерации, между пунктами, расположенными на территории Российской Федерации, запрещаются» Постановление кассационной инстанции Федерального арбитражного суда Волго-Вятского округа от 27 июля 2001 г. по делу № А79-253/01-СК1-397..

Суд признал незаконной перевозку автопогрузчика украинской организацией ООО «Катех-Электро» на машине, в отношении которой таможенный режим «временного ввоза (вывоза)» завершен.

Таким образом, транспортное средство с грузом может перемещаться в соответствии с международным режимом (режимом МДП) и национальным режимом одновременно. При этом Конвенция МДП решает вопрос об их противоречии в пользу национального законодательства.

Следует также учитывать, что Конвенция МДП действует в совокупности не только с национальным, но и международным законодательством. Примером такой совокупности может служить решение Арбитражного суда Московской области от 18 ноября 2005 г. по делу N А41-К2-21623/05 Решение Арбитражного суда Московской области от 18 ноября 2005 г. по делу N А41-К2-21623/05 // СПС «Консультант-Плюс».:

«Из исследованных в судебном заседании документов усматривается, что 18 июня 2005 года автомашина (фирма-перевозчик - ООО «Паритет-98»), следовавшая по книжке МДП ХВ 45675459, СМР 10874 от 17 июня того же года, инвойс № 10874 от 14 июня 2005 года, с товаром «Хвойные лесоматериалы шлифованные» пересекла таможенную границу России в зоне деятельности Выборгской таможни (таможенный переход «Торфяновка»). Согласно товаросопроводительным документам на автомашине перемещался товар весом 20292 кг (28 грузовых мест)...

Согласно акту таможенного досмотра № 10122110/070705/000386 товар был доставлен с ненарушенными средствами идентификации, количество грузовых мест и вес товара соответствовал указанному в товаросопроводительных документах...

Отдел товарной номенклатуры Московской западной таможни определил (направление № 850 от 7 июля 2005), что вышеуказанный товар представляет собой «сборные строительные конструкции из древесины», а также то, что код товара по ТН ВЭД должен быть иной, чем указан в товаросопроводительных документах, представленных заявителем при прибытии».

Следует учитывать, что право перевозчика на проверку груза ограничено Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов, заключенной в г. Женеве 19 мая 1956 г. Конвенция о международной дорожной перевозке грузов от 19 мая 1956 г. // Международные перевозки грузов. СПб., 1993.. Таким образом, на наш взгляд, считать виновным его нельзя. Этот вывод также следует и из упомянутого решения арбитражного суда: «Суд считает, что реализовать право

проверить содержимое грузовых мест перевозчик может только по требованию отправителя (ч. 3 ст. 8 КДПГ)... Таким образом, суд приходит к выводу о том, что ООО «Паритет-98» надлежащим образом выполнило все возложенные на него таможенным законодательством обязанности...» Решение Арбитражного суда Московской области от 18 ноября 2005 по делу № А41-К2-21623/05.. Кроме того, обязанности и ответственность перевозчика также ограничены данной Конвенцией. Приведенный пример показывает, что требования Конвенции МДП дополняются требованиями других международных правовых актов. Таким образом, режим МДП представляет собой комплексный режим перевозок, урегулированный Конвенцией МДП, другими международными актами и национальным законодательством. Конвенция МДП направлена на упрощение международных перевозок, а также на исключение излишних расходов со стороны перевозчика. Однако она не ограничивает суверенные права государства, касающиеся таможенного контроля и обеспечения государственной безопасности.

Следует отметить, что требования национального законодательства могут оказаться существенным барьером для развития автомобильных перевозок. Одним из инструментов, оказывающих значительное влияние на международные перевозки российским автотранспортом, является существующая разрешительная система Гуджоян О.Д. Совершенствование методов таможенного регулирования международных автомобильных перевозок в Российской Федерации: Дис. ... канд. экон. наук. М., 2002. С. 60..

При упрощении международных перевозок обостряется конкуренция между перевозчиками. В этой связи нужно отметить слабую конкурентоспособность российских перевозчиков. На наш взгляд, необходимо применять меры экономического стимулирования повышения качества предоставляемых услуг. Однако такое стимулирование не принесет желаемого результата, если будет применяться только в отношении перевозчиков. Целесообразно предоставлять налоговые льготы производителям грузовой техники, отвечающей европейским стандартам (Евро-3 и требованиям приложения 2 к Конвенции МДП) См.: Сбежнев В.А. Применение книжки МДТ // Финансовое право. 2006. № 10. С. 50-56.. Кроме того, следует смягчить налоговое бремя для производителей сложных и высокотехнологичных контейнеров. Такие меры будут способствовать развитию конкурентоспособности российских грузоперевозчиков.

#### Заключение

Современные международные отношения в сфере международных перевозок имеют большое значение в силу бурного развития научно-технического прогресса, усиления миграции населения и интернационализации хозяйственной жизни.

Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций за время его существования разработано более 50 конвенций, соглашений и других международных документов по вопросам автомобильного транспорта.

Говоря о законодательном регулировании международных автомобильных



перевозок, можно отметить хорошую нормативную базу. Коллизионные вопросы присутствуют, но это вполне нормально для международного частного права и не может признаваться недостатком существующей системы законодательства в изучаемой области. Основной пласт взаимоотношений грузоотправителей, перевозчиков, грузополучателей регулируется транспортными уставами и кодексами. См.: Иванова Т.А. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов: Учебное пособие / Под ред. профессора Н.П. Антипова. Саратов, 2003. С. 3 - 5..

Перевозка грузов осуществляется на основании договора перевозки.

Основой правового регулирования международных автомобильных перевозок являются: двусторонние межправительственные соглашения о международном автомобильном сообщении; международные конвенции и соглашения; нормы внутреннего законодательства.

Автомобильный транспорт имеет огромное значение для российской экономики и населения страны. «Автотранспортом перевозится более 60% пассажиров и грузов. Автомобиль - самое массовое, доступное средство передвижения, несет огромную социальную нагрузку, являясь во многих регионах страны едва ли небезальтернативным средством перемещения. Высокая эксплуатационная и коммерческая маневренность, технологическая адаптивность к взаимодействию с другими видами транспорта, производственно-логистическими организациями дают автомобильному транспорту огромные возможности и преимущества. Благодарный Г. Снять барьеры на пути автоперевозчиков // Транспорт России. 25.10.2007. № 43.. Сегодня в России функционирует организация, объединяющая фирмы, занимающиеся международными автомобильными перевозками, которая называется «Ассоциация международных автомобильных перевозчиков». Наличие масштабной организации, объединяющей практически всех крупных российских международных автомобильных перевозчиков и обладающей широкими внешними связями, позволяет говорить о высокой организованности предприятий, функционирующих в данной сфере, богатом накопленном опыте работы, позволившем им определять собственную линию развития и выработать единую политику, в соответствии с которой сегодня действуют российские предприятия, осуществляющие перевозки в международном автомобильном сообщении.

С 1 июля 2007 года профессиональные водители имеют возможность получать визы в страны ЕС сроком на 5 лет. Значительно сократился пакет документов, которые необходимо предоставлять для получения визы. Порядка 75% всех российских перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении осуществляются по процедуре МДП (установленной Таможенной конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенцией МДП) См.: <http://www.cmrka.ru/news.html>..

Таким образом, международные автомобильные перевозки имеют большие и серьезные перспективы развития, обсуждаемые как на двустороннем уровне, так и на международной арене. Следовательно, внутреннее законодательство, его

правильное понимание и применение играют важную роль в вопросах осуществления перевозок в международном автомобильном сообщении.