



**Москва, Российская Федерация,
27 марта 2013 года**

“ Правовые основы международных автомобильных перевозок. Сравнительный анализ присоединения различных стран к конвенциям и соглашениям в области международного автомобильного транспорта ”

Выступление на Первой сессии Межпарламентского Диалога в сфере законодательного обеспечения транспортной деятельности

*Игорь Борисович Рунов
Зам. Генерального Секретаря IRU
Глава Представительства IRU в регионе Евразии*

Уважаемые дамы и господа,

Меня зовут Игорь Рунов, я – заместитель Генерального Секретаря Международного союза автомобильного транспорта (IRU).

Как уже сегодня было неоднократно помечено, автомобильный транспорт является самым динамично развивающимся и рыночно ориентированным видом транспорта.

Во всех странах мира автомобили обеспечивают слаженную работу других видов транспорта и функционирование всех видов бизнеса. Автомобильная доставка товаров быстрее и надежнее других видов транспорта, особенно важна для малого и среднего бизнеса – основы благосостояния любой нации.

При этом сам автомобильный транспорт находится в процессе непрерывного и качественного совершенствования. Он становится все более экономичным, безопасным и чистым.

Как показывает международная практика, главным драйвером происходящих качественных изменений стало внедрение на автомобильном транспорте единых стандартов, правил и технологий, которые зафиксированы в многосторонних соглашениях и конвенциях, принятых организациями системы ООН и касающихся торговли, транзита и транспорта.

В настоящее время международные соглашения и конвенции устанавливают стандарты и рекомендации в таких ключевых областях как:

- инфраструктура автодорог;
- дорожное движение, знаки и сигналы;
- конструкция транспортных средств и их оборудования;
- процедуры пересечения границ;
- договорно-правовое оформление автомобильных перевозок;
- перевозки опасных и скоропортящихся грузов.

Практическое применение соглашений и конвенций ООН в области автомобильного транспорта показывает прекрасные результаты. Например, в странах Европы, которые первыми начали присоединяться к ним, шаг за шагом была создана высокоэффективная и интегрированная транспортная система. При этом последовавший рост эффективности автомобильного транспорта на Европейском континенте стимулировал структурные сдвиги в экономике и торговле, и, в конечном итоге, обеспечил процесс евроинтеграции и реализацию принципа «четырёх свобод».

Успех в Европе дал толчок дальнейшему расширению участия в соглашениях и конвенциях ООН в области транспорта других стран мира. По данным Европейской экономической комиссии ООН на 1 марта 2013 года общее число присоединений к 57 транспортным соглашениям и конвенциям составило 1689. Из них 1267 присоединений (т.е ¾) приходится на 27 актуальных соглашений и конвенций, регулирующих непосредственно автомобильный транспорт и международные автомобильные перевозки. В них, так или иначе, участвуют 144 государства мира. Например, к Конвенции о дорожном движении присоединились Австралия, Новая Зеландия, Сейшельские и Багамские острова и т.д., что еще раз доказывает понимание многими странами мира выгод от использования унифицированных стандартов и технологий перевозок в условиях процесса глобализации.

Стоит отметить, что для многих стран и регионов, которые не имеют выхода к открытому

морю, а таких стран в Евразии достаточно много, автомобильный транспорт играет роль важнейшего, а иногда единственного механизма обеспечения внешней торговли. Использование унифицированных международных стандартов и технологий в области международных автомобильных перевозок через присоединение к соответствующим соглашениям и конвенциям ООН является для этих стран критически важным для роста конкурентоспособности национальных товаров на внешних рынках, снижения транспортных издержек экономики и населения.

Именно поэтому расширение применения соглашений и конвенций ООН в области автомобильного транспорта является важным инструментом международной транспортной и торговой политики направленных на достижение Целей Тысячелетия ООН. Это также ключевой приоритет Алматинской программы действий ООН по развитию транзитных перевозок для стран, не имеющих выхода к морю, принятой в 2004 году.

На состоявшемся неделю назад заседании в Штаб-квартире ООН в Нью-Йорке по пересмотру Алматинской программы и ее продлению до 2023 года соглашения и конвенции ООН в области автомобильного транспорта вновь были признаны ключевым приоритетом, реализация которого позволит преобразовать страны, не имеющие выхода к морю в страны, связанные наземным транспортом.

Уважаемые дамы и господа!

Сегодня здесь собрались представители стран, которые активно вовлечены в процессы торгово-экономического сотрудничества на пространстве Евразии. Во всех странах – и это могут подтвердить уважаемые главы ассоциаций автомобильных перевозчиков – существует потребность в дальнейшего совершенствования рынка международных автомобильных перевозок, повышения их конкурентоспособности и эффективности.

В настоящее время все десять стран, представленных на сегодняшней встрече, являются участниками лишь 5 из 27 актуальных конвенций и соглашений ООН, касающихся автомобильного транспорта. Среди них:

- Конвенция о дорожном движении;
- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ/CMR);
- Конвенция МДП 1975 года;
- Конвенция 1982 года о согласовании условий проведения контроля грузов на границе;
- Соглашение о перевозках скоропортящихся грузов (СПС/АТР).

Еще в десяти соглашениях и конвенциях принимает участие большинство из участвующих в сегодняшней встрече государств.

Мы проанализировали динамику процесса присоединения десяти стран к 27 соглашениям и конвенциям за последние 10 лет. Наиболее активно процесс гармонизации осуществлялся в Республике Молдова, Республике Казахстан и Литовской Республике – с 2003 по 2012 годы эти страны присоединились соответственно к 9, 8 и 7 конвенциям. К наибольшему числу соглашений и конвенций присоединены страны Балтии и Республика Польша. Нельзя не отметить также и тот факт, что Евросоюз как субъект международного права также присоединился к ряду соглашений и конвенций ООН, таких как МДП, Конвенция 1982 года о гармонизации.

Можно также уверенно утверждать, что в странах ЕС за счет приведения национального законодательства в соответствие с требованиями конвенций создана наиболее

гармонизированная правовая среда для развития автомобильных перевозок. Косвенно об эффективности функционирования автотранспортного рынка в этих государствах говорит рекордно низкая величина транспортной составляющей в цене перевозимых грузов (6-8%).

Проведенный анализ, таким образом, позволяет нам сделать ряд существенных выводов и сформулировать рекомендации, суть которых заключается в следующем:

1. Во всех странах Евразии должна продолжаться работа по **расширению участия в системе международных соглашений и конвенций в области автомобильного транспорта**. В частности в первоочередном порядке следует рассмотреть возможность присоединения к:

- Дополнительному Протоколу к Конвенции о Договоре международной дорожной перевозки грузов (CMR), касающемуся электронной накладной, e-CMR (пока участниками являются Латвия и Литва);
- Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов – ДОПОГ (актуально для Кыргызской Республики);
- Протоколу 1993 года о внесении поправок в ДОПОГ (актуально для Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики и Украины);
- Соглашению 1998 года о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств (актуально для Республики Беларусь, Кыргызской Республики и Украины);
- Конвенции 1968 года о дорожных знаках и сигналах (актуально для Республики Молдова).

В свое время Представительство IRU в Евразии подготовило анализ преимуществ и последствий участия в системе соглашений и конвенций ООН, а также сборник текстов этих соглашений. Эти издания в бумажном и электронном виде доступны на сегодняшнем заседании.

2. Однако **присоединения к соглашениям и конвенциям недостаточно**. Самым важным шагом является **приведение национального законодательства и нормативной правовой базы в соответствие с требованиями этих конвенций**. Это кропотливая и длительная работа, которая должна осуществляться совместно транспортными ведомствами, законодателями и автотранспортным бизнесом в лице ассоциаций международных перевозчиков.

Господин Марми чуть позже скажет о Конвенции 1982 года о гармонизации. Я лишь хотел отметить, новое Приложение 8 к этой конвенции, принятое в 2008 году позволяет существенно облегчить пересечения границ автомобильным транспортом. Однако добиться серьезных прорывов в этом направлении пока не вполне получается, поскольку многие страны-участницы Конвенции до сих пор не завершили внутреннюю работу, в том числе на законодательном уровне.

3. Помимо транспортных соглашений и конвенций, существуют также другие важные торговые и таможенные конвенции, которые в немалой степени могут внести вклад в развитие международных автомобильных перевозок и транзита. Таким незаслуженно забытым инструментом является Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств, принятая в Штаб-квартире ООН в Нью-Йорке в 1965 году. Положения этой конвенции чрезвычайно важны для многих стран Евразии, которые не имеют выхода к морю, а также стран, стремящихся реализовать свой транзитный потенциал. Беларусь, Казахстан, Россия и Украина являются ее

Сторонами, однако процесс расширения числа участников продолжается. Могу сообщить Вам, что в 2011 году Республика Таджикистан присоединилась к этой Конвенции.

4. Важной формой регулирования международных автомобильных перевозок являются региональные инструменты. И если система многосторонних квот ЕКМТ в настоящее время переживает кризис, то в других регионах происходит разработка и внедрение новых многосторонних механизмов. В первую очередь это касается Черноморского региона и принятого в рамках ЧЭС Меморандума об облегчении международных автомобильных перевозок, предусматривающего развитие региональной системы многосторонних разрешений, внедрение Сертификата взвешивания, облегчение процедуры выдачи виз профессиональным водителям и др. Разработка региональной системы многосторонних квот происходит сейчас в Организации экономического сотрудничества – ЕСО. Также следует упомянуть и о готовящемся Межправительственном соглашении ШОС о содействии международным автомобильным перевозкам. Подписание и вступление в силу этого соглашения создаст правовой механизм развития перевозок грузов в Китай и из Китая. А ожидаемое присоединение Китая к Конвенции о дорожном движении 1968 года, конвенциям МДП 1975 года и Конвенции о гармонизации 1982 года создаст условия для того, чтобы будущие перевозки из Китая не встречали барьеров, вызванных существенными различиями национальных законодательств.

Уважаемые дамы и господа,

Теперь мне бы хотелось передать слово господину Марми, который более подробно остановится на особенностях использования нных мною конвенций – МДП и о гармонизации 1982 года.

Пожалуйста, господин Марми!