Ассоциация Национальных Экспедиторов Республики Казахстан

www.kffanek.kz **+7 (727) 2610295,** **info@kffanek.kz** **127, Фурманов к-сі, 050000, Алматы**

ИТОГОВЫЙ ОТЧЕТ

по теме:

«ИМПЛЕМЕНТАЦИЯ НОРМ МЕЖДУНАРОДНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА В НАЦИОНАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО»

Исполнитель: **Объединение юридических лиц «Ассоциация национальных экспедиторов Республики Казахстан»**

Заместитель генерального директора

АДАМБАЕВА С.М.

Проект выполнен за счет целевого финансирования
Корпоративного Фонда «KAZLOGISTICS»

Алматы – 2016 г.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ 6

1. АНАЛИЗ НОРМ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА, СОДЕРЖАЩИХСЯ В КОНВЕНЦИЯХ И СОГЛАШЕНИЯХ ЕЭК ООН В ОБЛАСТИ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА, РАТИФИЦИРОВАННЫХ КАЗАХСТАНОМ, И РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО ИХ ИМПЛЕМЕНТАЦИИ В НАЦИОНАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО РК ... 9

1.1. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), 1975 9

1.1.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства 9

1.1.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения.....11

1.1.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства..13

1.2. Европейское Соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), 199114

1.2.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства 14

1.2.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения 20

1.2.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства21

1.3. Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, 1958 26

1.3.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства...26

1.3.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения 31

1.3.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства38

1.4. Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, 1997 40

1.4.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства...40

1.4.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения 41

1.4.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства46

1.5. Соглашение о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей,

которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, 1998 47
1.5.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства...47
1.5.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения 48
1.5.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства 48

1.6. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), 1970 48
1.6.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства...48
1.6.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения 51
1.6.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства 56

1.7. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), 1956 57
1.7.1. Обзор документа, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства.....57
1.7.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям конвенции 59
1.7.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства 66

1.8. Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, 1960 69
1.8.1. Обзор документа, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства.....69
1.8.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям конвенции 69
1.8.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства 71

1.9. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), 1975 72
1.9.1. Обзор документа, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства.....72
1.9.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям конвенции 82
1.9.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства 86

1.10. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 87
1.10.1. Обзор документа, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства.....87
1.10.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям конвенции 89
1.10.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства 89

1.11. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, 1982 89
1.11.1. Обзор документа, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства.....89
1.11.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям конвенции 92
1.11.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства 93

1.12.Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), 1957 93
1.12.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства...93
1.12.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения 104
1.12.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства 109

1.13.Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), 1970 109
1.13.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства.109
1.13.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения 114
1.13.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства 115

2. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ИМПЛЕМЕНТАЦИИ НОРМ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА В НАЦИОНАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН 116

3. ОЦЕНКА ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ПРИСОЕДИНЕНИЯ К ДРУГИМ МЕЖДУНАРОДНЫМ КОНВЕНЦИЯМ И СОГЛАШЕНИЯМ В ОБЛАСТИ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА ОПЫТА ДРУГИХ СТРАН СНГ 118

3.1. Опыт стран СНГ в области присоединения к другим международным конвенциям и соглашениям в области грузового транспорта..... 118

3.2. Оценка целесообразности присоединения Казахстана к новым международным конвенциям и соглашениям в области грузового транспорта..... 155

3.3. Рекомендации по дальнейшему присоединению Казахстана к международным конвенциям и соглашениям в области грузового транспорта..... 200

Приложение 1. Транспортные соглашения и конвенции ООН, находящиеся в ведении ЕЭК ООН 205

Приложение 2. Статус присоединения стран СНГ к Конвенциям и Соглашениям ВТамО 206

Приложение 3. Допуск к пассажирским перевозкам в Евразии 209

Приложение 4. Статус присоединения стран СНГ к Приложениям к Конвенции о временном ввозе (Стамбульская конвенция 1990 г.) .. 214

Приложение 5. Члены Совета страховых бюро «Зеленая карта» 215

Приложение 6. Вопросы развития интермодальных перевозок 216

Приложение 7. Статус Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации в отношении документов международного воздушного прав 223

ВВЕДЕНИЕ

Интеграция Казахстана в мировую экономику и диверсификация внешней торговли требуют адекватной перестройки транспортной инфраструктуры, реализации потенциала Казахстана как транзитной державы, повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков и развития экспорта транспортных услуг. Через Республику Казахстан проходит ряд действующих трансконтинентальных и региональных транспортных коридоров, но не секрет, что многие международные транспортные компании направляют грузы в обход Казахстана только по причине недостаточно гармонизированных правил и норм. Наша же задача – привлечь в страну дополнительные транспортные потоки, обеспечив наряду с развитой инфраструктурой внедрение современных стандартов безопасности, качества и прозрачности процедур. Ведь недаром одна из ключевых задач Стратегии-2050 сформулирована как обеспечение конкурентоспособности отечественного транспортно-коммуникационного комплекса на мировом рынке и увеличение торговых потоков через территорию страны.

Принято считать, что для развития международных перевозок в первую очередь необходимо модернизировать национальную транспортную инфраструктуру, соединенную с транспортными сетями соседних государств. Вместе с тем эксперты высказывают мнение, что невысокий уровень международного транзита через казахстанскую территорию обусловлен целым комплексом нерешенных проблем в институциональной сфере, в том числе в области правового регулирования. На их взгляд, необходимо совершенствование законодательства в таких в сферах, как:

- таможенное регулирование;
- страхование грузов;
- тарифное регулирование;
- транспортная безопасность и техническое регулирование;
- доступ к объектам транспортной инфраструктуры;
- допуск к профессии;
- экологические требования;
- товаросопроводительные документы;
- визовая поддержка и др.

Одним из путей решения этой проблемы является гармонизация (унификация) транспортного законодательства через присоединение к международным правовым документам, разработанным под эгидой ведущих международных организаций. Создание нормативной правовой базы транспортной сферы, которая бы полностью отвечала складывающейся социально-экономической ситуации, ее постепенная гармонизация с международными правовыми нормами, обеспечивающими дальнейшую интеграцию в мировую транспортную систему, в том числе в рамках

интеграционных процессов на постсоветском пространстве, являются одними из главных условий дальнейшего развития транспортной системы.

Целью настоящего проекта согласно Технического задания является анализ норм международного права, содержащихся в конвенциях и соглашениях ЕЭК ООН в области грузового транспорта (Приложение 1), ратифицированных Казахстаном, и разработка рекомендаций по их имплементации в национальное законодательство РК, а также оценка целесообразности присоединения к другим международным конвенциям и соглашениям в области грузового транспорта на основе анализа опыта стран СНГ.

Исходя из цели проекта, в настоящем исследовании не предполагается рассматривать документы, прямо не оказывающие влияния на работу грузового транспорта, в частности, Конвенцию о дорожном движении и Конвенцию о дорожных знаках и сигналах. Вместе с тем здесь изучены международные соглашения ЕЭК ООН, способствующие облегчению и развитию грузового движения через развитие инфраструктуры, формирование наземных транспортных коридоров, согласование требований к грузовым транспортным средствам.

Следует отметить, что разработка и поддержание международных правовых документов в области грузового транспорта ведется не только ЕЭК ООН, но и по линии других международных организаций - МСЖД и ОСЖД, ЮНКТАД, ИКАО и пр. Это огромный пласт документов, подробно разработать который невозможно в рамках текущего краткосрочного проекта. В этой связи в настоящем документе затронуто лишь несколько основных международных договоров, присоединение к которым наиболее актуально для Казахстана. Вместе с тем представляется, что требуют отдельного анализа положения Закон Украины таможенного законодательства ЕАЭС и Казахстана на предмет их соответствия нормам международного права, содержащимся в Генеральном соглашении о тарифах и торговле (ГАТТ 1994 г.), а также в таможенных конвенциях и соглашениях Всемирной таможенной организации (ВТамО) –, Конвенции о временном ввозе (Стамбульская конвенция), пересмотренной Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция) 1999 г. (Приложение 2)

Настоящий проект рассматривает вопросы регулирования грузовых перевозок. Вместе с тем в рамках ООН было принято 7 международных правовых инструментов, которые напрямую затрагивают сферу международных перевозок пассажиров:

1. Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП), 1973 г.;
2. Протокол к Конвенции о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа, 1978 г.;

3. Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), 1970 г.;
4. Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров, 1997 г.;
5. Таможенная конвенция, касающаяся временно ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, 1956 г.;
6. Конвенция о таможенных льготах для туристов, 1954 г.;
7. Дополнительный протокол к Конвенции о таможенных льготах для туристов.

В рамках настоящего проекта рассмотрено три из перечисленных документа, поскольку они затрагивают и сферу грузовых перевозок. Вместе с тем считаем, и это было подчеркнуто в ходе обсуждения промежуточного отчета, что огромное значение пассажирских перевозок в условиях роста подвижности населения, быстро растущих объемов внутреннего и международного туризма требуют, чтобы вопрос соответствия норм национального законодательства положениям основополагающих международных документов в области пассажирских перевозок стал предметом отдельного аналогичного исследования. В условиях создания общего рынка транспортных услуг на пространстве ЕАЭС особого внимания требуют вопросы унификации норм национального права стран-участниц. В Приложении 3 содержатся требования стран Евразии в области лицензирования пассажирских перевозок. Как видно из представленной информации, в Казахстане создан один из наиболее либеральных в регионе режимов допуска. Между тем в стране высок уровень происшествий на пассажирском транспорте, отмечается плохое технико-эксплуатационное состояние задействованного парка автобусов. Имплементация норм международного права, повышающих уровень ответственности перевозчиков перед пассажирами, требует кардинального пересмотра применяемого подхода.

1. АНАЛИЗ НОРМ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА, СОДЕРЖАЩИХСЯ В КОНВЕНЦИЯХ И СОГЛАШЕНИЯХ ЕЭК ООН В ОБЛАСТИ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА, РАТИФИЦИРОВАННЫХ КАЗАХСТАНОМ, И РАЗРАБОТКА РЕКОМЕНДАЦИЙ ПО ИХ ИМПЛЕМЕНТАЦИИ В НАЦИОНАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО РК

1.1. Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), 1975

1.1.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства

Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА) ЕЭК ООН вводится категорирование автомобильных дорог, устанавливаются требования к международным автомагистралям, а также к объектам дорожного сервиса и вспомогательным службам. Документ о присоединении СССР к Соглашению был сдан на хранение Генеральному секретарю ООН 14.12.1982 с заявлениями. Соглашение вступило в силу для СССР 15.03.1983. В настоящее время Сторонами Соглашения являются Азербайджан, Армения, Беларусь, Грузия, Казахстан, Молдова, Российская Федерация и Украина. Соглашение:

1. Обеспечивает правительствам всех участвующих стран международные правовые рамки для создания и развития согласованной международной сети дорог, с целью развития международного дорожного транспорта и перевозок на всей территории региона ЕЭК ООН;
2. Содержит определение международной сети дорог категории «Е», к которой относятся автомобильные магистрали, по которым проходят основные потоки автомобильного транспорта в Европе, а также параметры инфраструктуры, которым должны соответствовать такие магистрали.

Страны, которые становятся Договаривающимися сторонами СМА, принимают на себя обязательства по выполнению этого соглашения, в том числе по строительству и модернизации дорог категории «Е» на своей территории (см. рисунок 1.1), в рамках своих национальных программ инвестиций; срок завершения таких строительных работ оставлен полностью на усмотрение соответствующих стран.

СМА, и в частности, сеть дорог категории Е находятся под постоянным контролем и при необходимости обновляются в целях их адаптации с учетом политических изменений и тенденций в области транспорта, например, потребностей новых государств или новых транспортных потоков, таких как восток-запад.

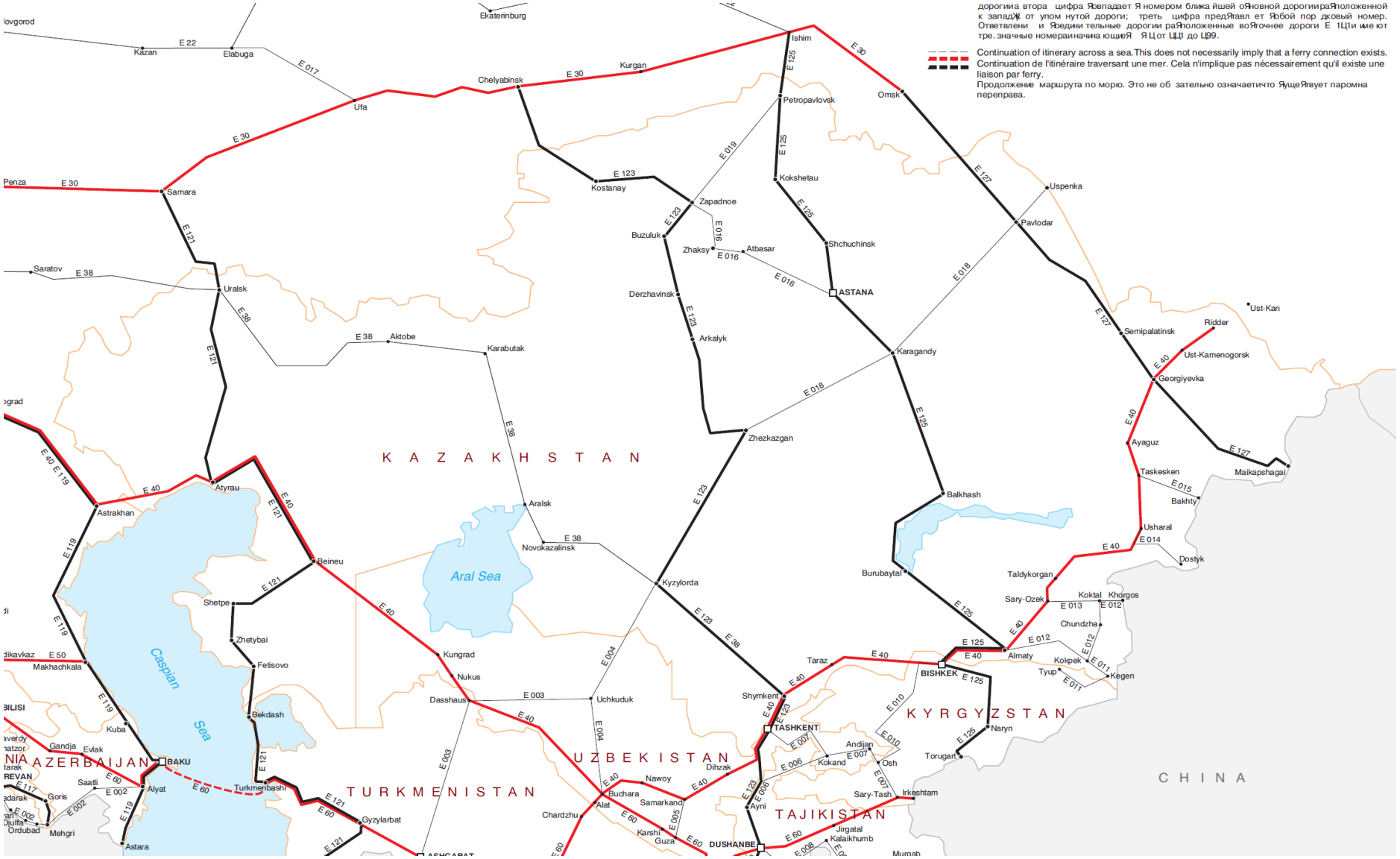

Рисунок 1.1. Международная дорожная сеть Е на территории Казахстана

1.1.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения

С 15 февраля 2015 года вступил в силу технический регламент Таможенного союза (ТС) «Безопасность автомобильных дорог», принятый Решением Комиссии ТС от 18 октября 2011 года № 827. Техническим регламентом установлены минимально необходимые требования безопасности к автомобильным дорогам и процессам их проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации, а также формы и порядок оценки соответствия этим требованиям.

Технический регламент учитывает требования СМА. В частности в Предисловии ТР ТС записано, что «Требования настоящего технического регламента гармонизированы с Европейским Соглашением о международных автомагистралях (СМА) ЕЭК ООН, Женева, 15 ноября 1975 года, Конвенцией о дорожном движении ЕЭК ООН, Вена, 08 ноября 1968 г.; Конвенцией о дорожных знаках и сигналах ЕЭК ООН, Вена, 08 ноября 1968 г, Директивой Европейского союза 2004/54/ЕС от 29 апреля 2004, Соглашение о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников Содружества Независимых Государств от 4 июня 1999 г.».

В целях реализации технического регламента ТС «Безопасность автомобильных дорог» Коллегией ЕЭК принят Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента ТС «Безопасность автомобильных дорог» (Решение Комиссии ТС от 18 сентября 2012 года № 159).

Следует отметить, что на развитие грузового движения оказывают влияние несколько факторов, имеющих отношение к транспортной инфраструктуре:

- ее технико-эксплуатационное состояние;
- обеспеченность придорожными сооружениями, к которым СМА относит площадки для отдыха, пункты обслуживания, пункты сбора дорожной пошлины и пограничные пункты.

Объектами технического регулирования ТР ТС являются вновь создаваемые автомобильные дороги общего пользования и дорожные сооружения на них, включая элементы обустройства. Вместе с тем для объектов дорожного и придорожного сервиса регулируется только их расположение.

Согласно СМА стандарты, относящиеся к придорожным сооружениям, носят больше рекомендательный характер, нежели обязательный, что отличает

данные стандарты от стандартов, например, относящихся к эксплуатационному оснащению дорог.

Определения технического регламента ТС «Безопасность автомобильных дорог»:

Объекты дорожного сервиса - здания и сооружения, расположенные в пределах полосы отвода и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения (остановочные пункты автобусов, в том числе с павильонами, площадки для кратковременной остановки транспортных средств, площадки для отдыха со стоянками транспортных средств, устройства аварийно-вызывной связи и иные сооружения).

Объекты придорожного сервиса - здания и сооружения, расположенные на придорожной полосе и предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования (мотели, гостиницы, кемпинги, станции технического обслуживания, автозаправочные станции, пункты питания, торговли, связи, медицинской помощи, мойки, средства рекламы и иные сооружения).

Согласно п.4 «…для объектов дорожного и придорожного сервиса регулируется только их расположение…».

Требований и стандартов для таких объектов Техническим регламентом не предусмотрено, кроме указаний:

- п.11.17. - искусственное освещение необходимо предусмотреть в первую очередь, в том числе на подъездах к сооружениям и объектам дорожного и придорожного сервиса;
- п. 11.20. - при проектировании параметров элементов плана и продольного профиля автомобильной дороги, обеспечивающих доступ к объектам дорожного и придорожного сервиса, не должны ухудшаться дорожные условия в зоне их расположения и возникать затруднения в организации дорожного движения, снижающие безопасность потребителей транспортных услуг.

Выводы:

1. Требования к объектам дорожного и придорожного сервиса в СМА носят рекомендательный характер;

2. В рамках ЕАЭС отсутствуют:

- требования в отношении объектов дорожного и придорожного сервиса, а также отсутствует детальное регулирование устройства объектов дорожного и придорожного сервиса (регулируется только их расположение);
- отдельное определение автомобильных транзитных коридоров ЕЭП, соответственно – отсутствуют перечень автомобильных транзитных коридоров и программа их развития.

1.1.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства

Необходимо привести в соответствие Закон об автомобильных дорогах требованиям ТР ТС «Безопасность автомобильных дорог», гармонизированного с СМА.

В частности согласно Закону РК об автодорогах (пп.20 ст.1) объекты дорожного сервиса - гостиницы, мотели, кемпинги, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, пункты питания и торговли. Исходя из п.1 ст. 7 объекты дорожного сервиса могут располагаться в полосе отвода[1] и придорожной полосе (данный пункт противоречит п.2 ст.9 Закона) . Между тем ТР ТС четко говорит о том, что в пределах полосы могут располагаться только объекты дорожного сервиса, - остановочные пункты автобусов, в том числе с павильонами, площадки для кратковременной остановки транспортных средств, площадки для отдыха со стоянками транспортных средств, устройства аварийно-вызывной связи и иные сооружения. Мотели, кемпинги, гостиницы, АЗС и пр. объекты придорожного сервиса, предназначенные для обслуживания участников дорожного движения в пути следования, могут располагаться только в придорожной полосе.

Представляется целесообразным внести дополнения в Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 апреля 2015 года № 515 «Об утверждении Правил размещения наружной (визуальной) рекламы в полосе отвода автомобильных дорог общего пользования международного и республиканского значения», а именно ввести положение, что Национальный оператор при определении места размещения объектов рекламы должен руководствоваться нормами ТР ТС, а именно:

С целью обеспечения безопасности дорожного движения средства наружной рекламы не должны:

- размещаться на дорожном знаке, его опоре или на любом другом приспособлении, предназначенном для регулирования движения;
- ухудшать видимость средств регулирования дорожного движения или снижать их эффективность;

---

[1] Размер полосы отвода проектируемой автомобильной дороги общего пользования устанавливается в зависимости от ее категории согласно нормам отвода земель для автомобильных дорог общего пользования, а именно: для дорог I технической категории - по 35 метров от оси дорог, для дорог II технической категории - по 20 метров, для дорог III технической категории - по 15 метров, для дорог IV технической категории - по 13 метров, для дорог V технической категории - по 12 метров.

Для международных и республиканских автомобильных дорог общего пользования ширина придорожной полосы с каждой стороны должна быть не менее 50 метров, считая от границы полосы отвода.

Для автомобильных дорог общего пользования областного и районного значения ширина придорожной полосы с каждой стороны дороги должна быть не менее 40 метров, считая от границы полосы отвода.

- иметь сходство (по внешнему виду, изображению или звуковому эффекту) с техническими средствами организации дорожного движения и специальными сигналами, а также создавать впечатление нахождения на дороге транспортного средства, пешехода, животных или иного объекта;
- иметь яркость элементов изображения при внутреннем и внешнем освещении выше фотометрических характеристик дорожных знаков;
- освещаться в темное время суток на участках дорог, где дорожные знаки не имеют искусственного освещения;
- размещаться в зоне транспортных развязок, пересечений и примыканий автомобильных дорог, железнодорожных переездов и искусственных сооружений ближе расчетного расстояния видимости от них.

1.2. Европейское Соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), 1991

1.2.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства

Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1991 года служит правовой основой и представляет собой согласованный план развития услуг по международным комбинированным перевозкам, особенно автомобильно-железнодорожных транспортных услуг, и повышения их эффективности. В рамках комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок осуществляются перевозки контейнеров, съемных кузовов и грузовых автотранспортных средств в железнодорожных вагонах на специально оборудованные терминалы и из них.

В этом согласованном плане определены все важнейшие европейские железнодорожные линии, используемые для международных комбинированных перевозок, перечислены все терминалы, пограничные пункты, паромные соединения и другие объекты, представляющие важность для сектора услуг по международным комбинированным перевозкам, установлены международно признанные инфраструктурные стандарты для этих линий и соответствующих транспортных объектов, а также содержатся предписания в отношении приемлемых международных эксплуатационных параметров поездов, объектов и оборудования для комбинированных перевозок.

Европейские государства, ставшие договаривающимися сторонами СЛКП, несут обязательства по его осуществлению, включая строительство или модернизацию железнодорожных линий и соответствующих объектов для

комбинированных перевозок на своей территории, в рамках национальных инвестиционных программ, но без каких-либо временных ограничений.

СЛКП вступило в силу 20 октября 1993 года.

Казахстан присоединился к СЛКП согласно Закону Республики Казахстан от 31 января 2002 года № 290-II

К железнодорожным линиям Казахстана, имеющим важное значение для международных комбинированных перевозок, СЛКП отнесены:

С-Е 20 (Петухово-) Мамлютка – Петропавловск – Каракога (-Иссык-Куль)

С-Е (Зауралье-) Пресногорьковская – Кокчетав – Акмола – Моинты – Дружба (-Алашанькоу)

С-Е 30 (Оренбург-) Илецк-I – Кандагач

С-Е 50 (Астрахань-) Аксарайская-II – Атырау – Макат – Кандагач – Арысь – Алма-Ата – Актогай

С-Е 60 (Салар-) Ченгельды – Арысь

С-Е 592 Бейнеу – Шетпе - Актау

С-Е 597 Макат – Бейнеу (- Кунград)

К объектам, расположенным на территории Казахстана, имеющим важное значение для международных комбинированных перевозок, СЛКП отнесены: Арысь, Караганда, Семипалатинск, Тура-Там, Туркестан, Джезказган

К станциям смены колесных пар, также имеющих важное значение для международных комбинированных перевозок, отнесены Дружба Алашанькоу на Казахстанско-Китайской границе.

Казахстаном направлены в ООН поправки по актуализации Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), которые требуют ратификации.

В таблице ниже приводятся поправки к приложению I СЛКП, предложенные Правительством Казахстана.

Таблица 1.1. Предложения Казахстана по внесению изменений в Приложение I СЛКП

№ п/п	Редакция с учетом одобренных изменений на 58 сессий, проходившей в период с 30 ноября по 1 декабря 2015 года	Новая предлагаемая редакция на русском языке	Обоснование по поправкам
Изменить названия станций на существующих линиях			
1	С-Е 20 (Петухово – Мамлютка – Петропавловск – Кара-Гуга (– Иссык-Куль)	Исключить	В соответствии с Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта от 18 октября 1996 года с учетом внесенных в него изменений и дополнений, Комитетом государственного имущества и приватизации Министерства финансов Республики Казахстан и Федеральным агентством по управлению государственным имуществом Российской Федерации подписан совместный приказ от 6 июня 2011 года № № 390, 178, согласно которому осуществлен обмен транзитными железнодорожными участками с переходом в собственность соответственно Республике Казахстан и Российской Федерации. В частности, имущество железнодорожного участка государственная граница – остановочный пункт Орленок – станция Петрпавловск (включительно) – станция Кара-Гуга – государственная граница, в том числе станция Мамлютка, в настоящее время является собственностью Российской Федерации
2.	С-Е 24 (Зауралье –) Пресногорьковская – *Кокчетав* – Астана – *Моинты* – Достык (– Алашанькоу)	С-Е 24 (Зауралье –) Пресногорьковская – *Кокшетау* – Астана – *Жарык* – *Мойынты* – Достык (– Алашанькоу)	Указанные предложения полностью соотнесены с Перечнем грузовых станций железных дорог Казахстана, размещенным на официальном сайте международной

			организации – Организации сотрудничества железных дорог
3.	С-Е 30 (Оренбург –) Илецк-I – Кандагач	С-Е 30 (Оренбург –) *Илецк I – Кандыагаш*	
4.	С-Е 50 *(Астрахань –) Аксарайская-II* – Атырау – Макат – Кандыагаш – *Арысь* – Алма-Ата – Актогай	С-Е 50 *(Аксарайская –) Дины Нурпеисовой* – Атырау – Макат – Кандыагаш – *Саксаульская – Арысь I* – Алма-Ата – Актогай	Железнодорожный участок разъезд 2 – разъезд Кигач, на котором расположена станция Аксарайская II по акту приема-передачи нетранзитных железнодорожных участков от 30 июня 2011 года № № 7/14, ЦРИ-1 передан Российской стороне и также является собственностью Российской Федерации
5.	С-Е 60 (Салар –) *Сарыаганш – Арысь*	С-Е 60 (Салар –) *Сары-Агач – Арысь I*	Указанные предложения полностью соотнесены с Перечнем грузовых станций железных дорог Казахстана, размещенным на официальном сайте международной организации – Организации сотрудничества железных дорог
6.	С-Е 592 Бейнеу – Шетпе – *Актау*	С-Е 592 Бейнеу – Шетпе – *Актау-Порт*	
Дополнить к существующим линиям новые линии			
7.	-	Алма-Ата – *Жетыген – Алтынколь (– Хоргос)* *соединяется с С-Е 50	В связи с вводом в эксплуатацию новых железнодорожных линии
8.	-	*Жарык – Жезказган – Саксаульская – Шалкар* – Бейнеу *соединяется с С-Е 24, С-Е 50, С-Е 592 и С-Е 597	В связи с вводом в эксплуатацию новых железнодорожных линии.
9.	-	Астана – *Есиль – Тобол – Алтынсарин – Хромтау – Никельтау* – Кандыагаш – *Илецк I* * соединяется с С-Е 50, С-Е 30 и С-Е 24	В связи с вводом в эксплуатацию новых железнодорожных линии
10.	-	Бейнеу – *Узень – Болашак (– Серхетяка)* *соединяется с С-Е 592 и С-Е 597	В связи с вводом в эксплуатацию новых железнодорожных линии
11.	-	*Есиль – Аркалык – Шубарколь – Кызылжар – Жезказган* *соединяется с предлагаемыми в пунктах 9 и 10 настоящей Таблицы новыми линиями	В связи с вводом в эксплуатацию новых железнодорожных линии

В Приложение II Казахстаном предлагаются следующие поправки – см. таблицу ниже.

Таблица 1.2. Предложения Казахстана по внесению изменений в Приложение II СЛКП

№ п/п	Редакция с учетом одобренных изменений на 58 сессии, проходившей в период с 30 ноября по 1 декабря 2015 года	Новая предлагаемая редакция на русском языке	Обоснование по поправкам
Приложение II к СЛКП			
Раздел A «Терминалы, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок»			
Изменить и дополнить			
12.	Арысь	*Арысь I*	Указанные предложения полностью соотнесены с Перечнем грузовых станций железных дорог Казахстана, размещенным на официальном сайте международной организации – Организации сотрудничества железных дорог
13.	Караганда	*Караганда-Сортировочная*	
14.	14.	14.	
15.	Джезказган	*Жезказган*	
16.	-	*Достык*	Новые железнодорожные станции, осуществляющие функции ТЛЦ и имеющие важное региональное значение
17.	-	*Алтынколь*	
18.	-	*Астана (Сороковая)*	
19.	-	*Чимкент*	
Раздел B «Пограничные пункты, имеющие важные значения для международных комбинированных перевозок»			
Исключить, переименовать и дополнить			
20.	Петухово (РЖД) – Мамлютка (Казахские железные дороги)	Исключить	В соответствии с Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан об особенностях правового регулирования деятельности предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта от 18 октября 1996 года с учетом внесенных в него изменений и дополнений, Комитетом государственного имущества и приватизации Министерства финансов Республики Казахстан и Федеральным агентством по управлению государственным имуществом Российской Федерации подписан совместный приказ от 6 июня 2011 года № № 390, 178, согласно которому
21.	Исилькуль (РЖД) – Кара-Гуга (Казахские железные дороги)	Исключить	

			осуществлен обмен транзитными железнодорожными участками с переходом в собственность соответственно Республике Казахстан и Российской Федерации. В частности, имущество железнодорожного участка государственная граница – остановочный пункт Орленок – станция Петрпавловск (включительно) – станция Кара-Гуга – государственная граница, в том числе станция Мамлютка, в настоящее время является собственностью Российской Федерации
22.	*Астрахань (РЖД) – Аксарайская-II (Казахские железные дороги)*	*Аксарайская (РЖД) – Дины Нурпеисовой (Казахские железные дороги)*	Железнодорожный участок разъезд 2 – разъезд Кигач, на котором расположена станция Аксарайская II по акту приема-передачи нетранзитных железнодорожных участков от 30 июня 2011 года № № 7/14, ЦРИ-1 передан Российской стороне и также является собственностью Российской Федерации
23.	*Дружба (Казахские железные дороги)* – Алашанькоу (Китайские железные дороги)	*Достык (Казахские железные дороги)* – Алашанькоу (Китайские железные дороги)	Указанные предложения полностью соотнесены с Перечнем грузовых станций железных дорог Казахстана, размещенным на официальном сайте международной организации – Организации сотрудничества железных дорог
24.	*Ченгельды (Казахские железные дороги)* – Салар (Узбекские железные дороги)	*Сары-Агач (Казахские железные дороги)* – Салар (Узбекские железные дороги)	
25.	-	*Алтынколь (Казахские железные дороги) – Хоргос (Китайские железные дороги*	
26.	-	*Болашак (Казахские железные дороги) – Серхетяка (Туркменские железные дороги)*	

Раздел C «Станции смены колесных пар, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок»			
Переименовать и дополнить в первом столбце			
27.	*Дружба* Алашанькоу	*Достык* – Алашанькоу	Указанные предложения полностью соотнесены с Перечнем грузовых станций железных дорог Казахстана, размещенным на официальном сайте международной организации – Организации сотрудничества железных дорог
28.	-	*Алтынколь – Хоргос*	В 2012 году введен в экспутацию
Дополнить во втором столбце			
29.	-	*Казахстан – Китай*	Заинтересованные стороны станции «Алтынколь – Хоргос»
Раздел D «Железнодорожно-паромные переправы/порты, входящие в состав сети международных комбинированных перевозок»			
Дополнить			
30.	-	*Актау-Порт-Паром – Алят (Казахстан – Азербайджан)*	Завершение расширения порта Актау в северном направлении в 2015 году

1.2.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения

Некоторые объекты, определенные в СЛКП, имеющие важное значение для развития международных комбинированных перевозок, включены в Государственную программу инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015 - 2019 годы, утв. Указом Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030.

Казахстан является участником ОСЖД. В рамках данной организации было разработано и принято Соглашение от 4 июня 1997 года об организационных и эксплуатационных аспектах комбинированных перевозок в сообщении Европа-Азия, в преамбуле которого записано, что оно «разработано на основе Европейского соглашения о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП/AGTC) и ставит своей целью создание единой транспортной системы Европа-Азия». Казахстан присоединился к Соглашению в 1999 г. (постановление Правительства РК от 9 августа 1999 года № 1117).

В прошедшем году экспертами стран - членов ОСЖД проводилась работа по актуализации Комплексных планов по совершенствованию перевозок и развитию железнодорожных транспортных коридоров ОСЖД №№ 9, 12 и 13 до 2020 года, которые были утверждены на итоговом совещании Комиссии ОСЖД. Все объекты, отмеченные Казахстаном как важные для развития

международных комбинированных перевозок, включены в состав коридоров ОСЖД.

Согласно ст.3 СЛКП «Железнодорожные линии сети международных комбинированных перевозок должны соответствовать характеристикам, указанным в приложении III к настоящему Соглашению, либо будут приведены в соответствие с положениями этого приложения в ходе работ по дальнейшему усовершенствованию, которые будут проводиться в рамках национальных программ». Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 был утвержден ТР ТС «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011), который в целом соответствует требованиям СЛКП.

Объектом технического регулирования ТР ТС является инфраструктура железнодорожного транспорта, включающая подсистемы инфраструктуры железнодорожного транспорта, такие, как железнодорожный путь, железнодорожное электроснабжение, железнодорожная автоматика и телемеханика, железнодорожная электросвязь, станционные здания, сооружения и устройства, а также составные части подсистем и элементы составных частей подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта по перечню согласно приложению № 1 к регламенту.

1.2.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства

СЛКП помимо требований к железнодорожной инфраструктуре содержит минимальные требования к терминалам, промежуточным станциям, пограничным пунктам, паромным переправам.

Минимальные требования к терминалам:

a) Обеспечение минимального временного разрыва между крайним сроком принятия грузов и отправлением вагонов, а также между прибытием поездов и готовностью вагонов к выгрузке грузовых единиц, который не должен превышать одного часа, если требования потребителей относительно крайнего срока принятия или сдачи грузов не могут быть удовлетворены другими средствами.

b) Сокращение до возможного минимума простоев (не более 20 минут) автотранспортных средств, обеспечивающих доставку или сборку грузовых единиц.

c) Расположение терминала должно выбираться таким образом, чтобы:

- к нему имелся быстрый и легкий доступ по автодорогам от экономических центров;
- в пределах железнодорожной сети он имел хорошую связь с магистральными железнодорожными линиями, а в случае перевозок

группы вагонов - хороший доступ к скоростным поездам, используемым для комбинированных перевозок.

Приведенные ниже минимальные требования к промежуточным станциям относятся также к терминалам.

Минимальные требования к промежуточным станциям:

Остановки в пути поездов, используемых для комбинированных перевозок, по техническим или эксплуатационным причинам, например, на станциях обмена группами вагонов или смены колесных пар, следует одновременно использовать для проведения работы, которая в противном случае потребовала бы дополнительных остановок (т.е. для пограничного контроля, смены локомотива). Инфраструктура таких промежуточных станций должна соответствовать приведенным ниже условиям:

- Подъездные пути должны обладать достаточной суточной пропускной способностью для предотвращения задержек поездов, используемых для комбинированных перевозок.
- Въезды на подъездной путь и выезды с него должны обеспечивать движение поездов без задержек в обоих направлениях. Их пропускная способность должна быть достаточной для того, чтобы пребывающие и/или отправляющиеся поезда, используемые для комбинированных перевозок, не задерживались.
- Различные типы путей должны иметь достаточную пропускную способность для осуществления конкретной работы на станции, что, в частности, касается приемных-отправочных путей, сборных путей, сортировочных линий и ответвлений, погрузочных путей и путей для смены колесных пар.
- Габариты погрузки для указанных выше путей должны соответствовать габаритам погрузки для используемых железнодорожных линий (МСЖД В или МСЖД С1).
- Длина путей должна быть достаточной для приема полносоставных поездов, используемых для комбинированных перевозок.
- В случае использования электрической тяги пути должны быть доступными для электровозов (на пограничных станциях для электровозов соответствующей прилегающей дороги).
- Мощности по перевалке, обмену группами вагонов, смене колесных пар, а также средства проведения пограничного контроля должны обеспечивать минимальную продолжительность необходимых стоянок.

а) Станции обмена группами вагонов

Комбинированные перевозки между станциями отправления и назначения должны по возможности осуществляться поездами прямого сообщения. В том случае, если это экономически нецелесообразно вследствие

малого объема отправок и если в этой связи перевалка комбинированных отправок неизбежна, они должны осуществляться по крайней мере группами вагонов. Продолжительность остановок для осуществления этих операций не должна превышать 30 мин. в каждом случае. Этого можно было бы достичь путем соответствующего формирования поездов (у которых протяженность маршрута следования должна быть по возможности максимальной, включая пересечение границ) наряду с созданием адекватной инфраструктуры станций обмена группами вагонов.

b) Пограничные пункты

Поезда, используемые для комбинированных перевозок, по возможности, должны следовать по всему маршруту с пересечением границ до станции, на которой необходимо осуществить обмен группами вагонов, или до конечного пункта назначения без остановок в пути. Остановки на границе, по возможности, должны быть исключены, а если они неизбежны, то их продолжительность должна быть весьма незначительной (не более 30 минут). Это должно достигаться:

- путем отказа от работы, обычно проводимой на границе, или, если это невозможно, путем ее выполнения на внутренних пунктах, в которых поезда вынуждены останавливаться в любом случае по причинам технического и/или административного характера;
- путем осуществления только одной остановки или путем полного отказа от остановок на общих пограничных станциях.

c) Станции для смены колесных пар

Для удовлетворения потребностей в будущем, необходимо разработать эффективные с точки зрения времени и затрат процедуры. В отношении перегрузки грузовых единиц в вагоны, предназначенные для другой колеи, должны также применяться указанные выше требования к перегрузке на терминалах. Продолжительность остановок на таких станциях для смены колесных пар должна быть, по возможности, минимальной. Имеющиеся средства для смены колесных пар или перегрузки должны быть достаточными для обеспечения малой продолжительности стоянок.

d) Железнодорожно-паромные переправы/порты

Общие условия перевозки должны соответствовать условиям перевозки паромами. Продолжительность остановок в портах при комбинированных перевозках должна быть по возможности минимальной (по возможности не более одного часа). Помимо создания соответствующей инфраструктуры станции в паромных портах и соответствующих паромных судов (см. пункт ниже), это достигается с помощью следующих мер:

- применения требований, упомянутых выше, к необходимым мерам пограничного контроля;

- путем согласования графиков движения на паромных переправах и железных дорогах и заблаговременного предоставления информации в целях ускорения погрузки судов и/или формирования составов.

Паромные суда, используемые для комбинированных перевозок, должны соответствовать следующим требованиям:

- размеры и типы судов должны соответствовать перевозимым грузовым единицам и вагонам;
- осуществление быстрой загрузки и разгрузки паромных судов, а также хранение грузовых единиц/вагонов в соответствии с требованиями последующей железнодорожной перевозки (разделение в случае необходимости комбинированных перевозок и пассажирских и/или автомобильных перевозок);
- если в ходе перевозки грузовые единицы остаются в вагонах, то паромные суда должны быть легкодоступными, при этом должна исключаться необходимость осуществления сортировочных операций, требующих больших затрат времени. Габарит погрузки, нагрузка на ось и т.п. должны соответствовать показателям для линий, приведенным в приложении III СЛКП;
- если перевалку грузовых единиц необходимо осуществлять отдельно от вагонов, то для осуществления возможной автомобильной перевозки между паромным и железнодорожным терминалами должны иметься короткие и надежные автомобильные дороги.

Одним из наиболее важных объектов инфраструктуры комбинированного транспорта для Казахстана является порт Актау на Каспийском море, именно этим объясняется стремление республики включить его в соглашение СЛКП.

Наличие у Казахстана морских границ объясняет использование такого вида международно-правового регулятора как двусторонние соглашения. В настоящее время действуют:

- Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан о сотрудничестве в области морского транспорта 2007 г.;
- Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Азербайджанской Республики о сотрудничестве в области морского торгового судоходства 2011 г.;
- Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Туркменистана о сотрудничестве в области морского транспорта 2014 г.

Например, согласно соглашению с Азербайджаном договаривающиеся стороны соглашаются:

- способствовать участию судов государств договаривающихся сторон в перевозках морем между морскими портами их государств, а также способствовать дальнейшему развитию паромных перевозок;
- сотрудничать в устранении препятствий, которые могли бы затруднять развитие перевозок между морскими портами их государств, в том числе отгрузку и прием груза терминалами;
- не препятствовать судам государства одной договаривающейся стороны участвовать в перевозках между морскими портами государства другой договаривающейся стороны и морскими портами третьих стран;
- ограничивать заход в акваторию морских портов государств договаривающихся сторон судов, плавающих под флагом государств договаривающихся сторон, не отвечающих применяемым обеими договаривающимися сторонами требованиям международного торгового мореплавания;
- обеспечивать соблюдение требований международных договоров по вопросам безопасности морского судоходства, участниками которых одновременно являются государства договаривающихся сторон;
- не препятствовать выполнению представителями контролирующих органов государства пребывания возложенных на них функций.

Ни в одном из соглашений не содержится каких-либо требований к продолжительности остановок, проведения проверок, согласованности контрольных процедур[2].

Следует отметить, что ни Азербайджан, ни Туркменистан не являются участниками СЛКП, соответственно они не взяли на себя международных обязательств по развитию инфраструктуры комбинированного транспорта.

Представляется, что выполнить требования СЛКП можно лишь включив соответствующие положения в двусторонние соглашения, в первую очередь, с Азербайджаном.

Аналогично все двусторонние соглашения Казахстана, касающиеся работы пограничных железнодорожных станций, пунктов пропуска должны содержать целевые ориентиры – максимальную продолжительность стоянки транспортных средств для производства всех видов контроля и оформления, с учетом применения современных методов, технических обустройств контроля и оформления, а также разграничения обязанностей, прав и ответственности железнодорожных администраций, органов контроля.

[2] Проводятся внутригосударственные процедуры по согласованию Соглашения между Правительством Турецкой Республики, Правительством Республики Казахстан, Правительством Кыргызской Республики и Правительством Азербайджанской Республики о международных комбинированных перевозках грузов

1.3. СОГЛАШЕНИЕ О ПРИНЯТИИ ЕДИНООБРАЗНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДПИСАНИЙ ДЛЯ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРЕДМЕТОВ ОБОРУДОВАНИЯ И ЧАСТЕЙ, КОТОРЫЕ МОГУТ БЫТЬ УСТАНОВЛЕНЫ И/ИЛИ ИСПОЛЬЗОВАНЫ НА КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, И ОБ УСЛОВИЯХ ВЗАИМНОГО ПРИЗНАНИЯ ОФИЦИАЛЬНЫХ УТВЕРЖДЕНИЙ, ВЫДАВАЕМЫХ НА ОСНОВЕ ЭТИХ ПРЕДПИСАНИЙ, 1958

1.3.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства

С середины 50-х годов прошлого века рост производства автомобилей стран Западной Европе и увеличение транспортных потоков привели к увеличению числа дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в том числе со смертельными исходами, что неизбежно привлекло внимание правительств этих стран к проблемам безопасности дорожного движения.

В результате научно-исследовательских работ по анализу ДТП было установлено, что их основной причиной является несовершенство конструкции автотранспортных средств. Это привело к разработке стандартов, устанавливающих требования безопасности к конструкции автомобилей и введению законодательных актов по контролю за соответствием автомобилей требованиям стандартов до продажи на рынке.

Разработанные в разных странах независимо друг от друга национальные стандарты, хотя и регламентировали близкие между собой свойства и показатели, отличались как нормативами, так и методами испытаний, что привело к увеличению издержек производителей при экспорте своей продукции в другие страны из-за необходимости многократного проведения процедуры доказательства соответствия требованиям страны- импортера.

В этой связи подкомитет по автомобильному транспорту недавно образованной Европейской Экономической комиссии (ЕЭК) ООН 6 июня 1952 г. принял специальную резолюцию об образовании Рабочей группы экспертов по конструкции транспортных средств (WP.29), задачей которой стало согласование национальных требований по безопасности автомобильной техники.

Важным этапом явилось заключение Соглашения, подписанного в Риме в 1956 г. между правительствами четырёх стран: Федеративной Республики Германии, Италии, Нидерландов и Франции о принятии единообразных согласованных предписаний для фар с новым асимметричным лучом ближнего света. Дальнейшая деятельность по согласованию стандартов привела к тому, что 20 марта 1958 года в Женеве, под эгидой ЕЭК ООН, было заключено «Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения и о взаимном признании официального утверждения предметов оборудования и

частей механических транспортных средств и прицепов» (Женевское Соглашение 1958 г.). Ранее согласованные в Риме предписания для фар с асимметричным лучом ближнего света были названы «Правила ЕЭК ООН № 1», и они стали первым приложением к Женевскому Соглашению 1958 г.

Основными принципами указанного Соглашения были следующие:

1. Страна-участница Соглашения, в лице специально уполномоченного компетентного административного органа может выдавать сертификат соответствия (сообщение об официальном утверждении по типу конструкции) на тип оборудования или компонента автомобиля при условии, что представленные изготовителем образцы выдерживают испытания, которые проводятся в специально уполномоченных испытательных лабораториях и отвечают установленным требованиям. Административный орган должен быть в состоянии проверять и постоянно контролировать соответствие серийной продукции официально испытанному образцу. Наличие сертификата позволяет изготовителю маркировать свою продукцию знаком соответствия установленной формы.

2. Продукция, имеющая знак официального утверждения, считается отвечающей законодательству всех стран, применяющих указанные Правила.

3. Страна, выдавшая официальное утверждение на продукцию, не соответствующей установленным требованиям, обязана принять меры, необходимые для восстановления её соответствия официально утверждённому типу или отменить официальное утверждение и сообщить о принятых мерах другим странам, применяющим Правила.

4. Любая страна, присоединившаяся к Соглашению, может заявить о применении любого количества Правил, или о неприменении ни одного из них.

Из соглашения следовало, что каждая страна- его участница самостоятельно и добровольно определяла, к каким Правилам ЕЭК ООН она присоединяется (т.е. выдает официальные утверждения и признает такие утверждения, выданные другими странами-участницами в отношении этих Правил ЕЭК ООН), и какие Правила ЕЭК ООН она включает в свое национальное законодательство и в какой форме (т.е. предписывает обязательное выполнение этих Правил ЕЭК ООН на своей территории). Изготовитель также сам определяет, по каким Правилам ЕЭК ООН он может и хочет сертифицировать свою продукцию, однако он должен это обязательно сделать в отношении тех Правил ЕЭК ООН, которые внедрены в национальное законодательство страны, где он намеревается реализовывать свою продукцию.

За период с 1958 по 1990 г. WP.29 разработала и утвердила более 90 Правил ЕЭК ООН, устанавливающих требования по активной, пассивной и экологической безопасности транспортных средств. Однако, несмотря на успешные результаты, достигнутые WP.29, в первой половине 1990-х гг. сложилась ситуация, при которой назрела необходимость пересмотра данного Соглашения. Основными причинами этого стали:

- изменение геополитической и экономической ситуации в Европе и мире. Распад СЭВ, СССР, Югославии, Чехословакии привёл к резкому увеличению числа потенциальных участников Соглашения. В то же время Европейский Союз становился всё более объединённой региональной организацией, и ему не хотелось терять свои позиции перед лицом более многочисленных, но менее развитых в экономическом и техническом плане оппонентов. Одновременно США, заключив с Мексикой и Канадой соглашение о североамериканской зоне свободной торговли (NAFTA) и, входя в азиатско-тихоокеанское экономическое соглашение (APEC), укрепили своё положение по отношению к ЕС. США и Япония как крупнейшие мировые производители автомобилей стремились иметь соответствующее влияние в сфере разработки международных стандартов и устранить максимум препятствий для доступа на европейский рынок. Новой реальностью стало открытие рынков стран бывшего СССР, стран Восточной и Центральной Европы. Страны Восточной Европы постепенно интегрировались в Европейский Союз, который защищал свой объединенный рынок от продукции третьих стран, в том числе посредством процедур обязательной сертификации по Директивам ЕС с одновременным признанием эквивалентных Правил ЕЭК ООН;
- сложность существующих процедур. Механизм функционирования Женевского Соглашения 1958 г. складывался в 1950-1960-е гг. При небольшом числе стран-участниц и малом количестве действовавших Правил ЕЭК ООН установленные процедуры были приемлемыми. Но к 1990 г. число стран-участниц более чем удвоилось, а количество Правил ЕЭК ООН возросло в 10 раз. Действующие Правила требуют постоянного обновления с учётом научно-технического прогресса. Эта ситуация привёла к колоссальному объёму документооборота между правительственными учреждениями стран-участниц, Секретариатом ЕЭК ООН в Женеве и штаб-квартире ООН в Нью-Йорке; также увеличились сроки прохождения документов, из-за чего задерживалось введение в силу поправок и изменений к Правилам ЕЭК ООН, требующим скорейшего их применения;
- несовершенство процедур. Существующие процедуры стали в некоторых случаях тормозом в развитии Правил ЕЭК ООН. Так, при принятии поправок к Правилам ЕЭК ООН действует принцип единогласия всех стран, применяющих данные Правила. Это приводит к тому, что одна страна может на любой срок задержать принятие поправок или совсем их заблокировать. С другой стороны, не желая блокировать принятие поправок, некоторые страны были не в состоянии их выполнять и продолжали применять Правила в предыдущей редакции, что Женевским Соглашением 1958 г. не предусмотрено.

Принимая во внимание выше изложенное, начиная с 1990 г. в течение четырех лет WP.29 приложила значительные усилия по разработке предложений для серьёзного пересмотра Женевского Соглашения 1958 г., которые позволили устранить отмеченные недостатки и разрешить появившиеся проблемы. Изменение Соглашения весьма существенно поменяло дух и букву документа. Однако, по процедурным соображениям, чтобы не возбуждать процесс переподписания странами пересмотренного документа, было решено назвать вносимые изменения поправками.

Основные изменения Женевского Соглашения 1958 г. приведены ниже.

Прежде всего, изменилось название. Теперь Соглашение называется: «Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колёсных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колёсных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений выдаваемых на основе этих предписаний», что более точно передаёт суть Соглашения.

Введено понятие «Административный комитет», который будет осуществлять все внутренние процедуры по выполнению Соглашения, в т.ч. голосование по новым Правилам и поправкам к действующим Правилам. В Административный комитет (АК) входят все договаривающиеся стороны Соглашения. Установлены состав и правила процедуры деятельности АК, в частности:

- допускается коллективное членство региональных организаций. Организация будет иметь число голосов, равное числу её членов. Первым коллективным членом становится ЕС. В перспективе коллективными членами могут стать NAFTA , АРЕС и СНГ;
- устанавливается кворум при голосовании при принятии новых Правил ЕЭК ООН - не менее половины договаривающихся сторон. При этом коллективный член будет иметь число голосов, равное числу его членов даже при отсутствии некоторых из них на заседании АК;
- принятие новых Правил ЕЭК ООН и поправок к ним - большинством в две трети голосов присутствующих и участвующих в голосовании членов с учётом отменённого выше коллективного членства (раньше новые Правила ЕЭК ООН применялись двумя (или более) странами, поправки к Правилам - единогласно всеми странами, официально применяющими данные Правила).

Введена новая процедура отклонения новых Правил ЕЭК ООН после их принятия АК и уведомления об этом всех договаривающихся сторон Депозитарием Женевского Соглашения 1958 г. - Генеральным Секретарём ООН: более, чем одна треть договаривающихся сторон, являющихся таковыми на момент уведомления, должна проинформировать Генерального Секретаря о своём несогласии с этими Правилами.

Введён новый принцип, согласно которому, в технические требования (т.е. Правила ЕЭК ООН) будут включаться альтернативные варианты. В частности, страна будет иметь легальное право применять не самую последнюю серию поправок к Правилам, или комплекс других требований, признаваемых другими странами-участницами Соглашения.

По настоянию США и при поддержке Японии и Канады в Соглашение включено понятие «самосертификации», применяемой в упомянутых и некоторых других странах мира. Однако процедура признания самосертификации изложена очень нечётко и заключается в праве административного Органа путём выборочной проверки образцов, взятых из торговли, определить соответствие изделий, официально утверждённых на основе процедуры самосертификации, предписаниям определённых Правил. Между тем, в большинстве стран такая процедура не применяется - транспортное средство не может быть продано или зарегистрировано без официальных утверждений типа, выданных административным органом одной из договаривающихся сторон.

Установлены конкретные требования к технической компетенции договаривающейся стороны, представившей официальное одобрение по типу конструкции по каким-либо Правилам, а также к мерам, обеспечивающим соответствие данного изделия официально утверждённому типу. Эти требования содержатся в добавлении 2 (новом) к Соглашению.

Устанавливается, что компетентные органы должны также признавать сертификацию системы менеджмента качества изготовителя на соответствие требованиям стандартов ИСО серии 9000 или аналогичного стандарта. Установлены чёткие правила проверки соответствия выпускаемой продукции утверждённому образцу.

Вместо рассылки всем договаривающимся сторонам информационных карточек вводится ежемесячное направление только перечня выданных или отменённых официальных утверждений, а по требованию административных органов других стран, также информации о мерах, принятых в случае выявления несоответствия продукции утверждённому типу.

Устанавливается подробная процедура принятия поправок к Правилам ЕЭК ООН, в том числе, в качестве альтернативных требований. В частности, если в Правила вносится поправка и не менее одной пятой договаривающихся сторон, применяющих эти Правила без внесённой поправки, заявят, что они и далее предпочитают принять таковые, то Правила без поправки будут рассматриваться в качестве альтернативы Правилам с поправкой. Однако страны, применяющие Правила ЕЭК ООН с поправкой не обязаны признавать официальные утверждения по альтернативным Правилам без поправки.

Как показали первые годы работы по-новому, пересмотренному Соглашению, оно обеспечивает большие возможности для согласования стандартов, позволяющих изготовителям производить транспортные средства,

которые будут соответствовать экономически обоснованным стандартам в области безопасности и охраны окружающей среды.

Изменения, которые внесены в Соглашение 1958 года, сделали Правила ЕЭК ООН более приемлемыми для большего числа рынков, и это, способствовало участию все большего числа стран в деятельности Рабочей группы по конструкции транспортных средств, в том числе неевропейских . Помимо Соединенных Штатов Америки и Канады, которые участвовали в работе WP.29 с момента его создания, хотя и не являются участниками соглашения из-за особенностей своего национального законодательства, в течение последних двадцати лет на его сессиях присутствовали представители Японии и Австралии. На протяжении нескольких лет в работе сессий принимают участие Южно-Африканская Республика и Республика Корея. В нем также участвуют, но несколько менее активно Китайская Народная Республика, Таиланд, Бразилия и Аргентина. В 1998 г. Япония стала первой неевропейской страной, которая присоединилась к Женевскому Соглашению 1958 г., в 2000 г. к нему присоединилась Австралия, в 2001 г. – Южная Африка, в 2002 г. – Новая Зеландия. В настоящее время участниками Соглашения является 51 страна[3].

1.3.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения

Женевское Соглашение 1958 г. – оригинальное обозначение E/ECE/TRANS/505/Rev.2 (Пересмотр 2), содержащее Преамбулу, 15 Статей, Добавление 1 «Состав и правила процедуры административного комитета» и Добавление 2 «Соответствие методов производства», к которому прилагаются на данный момент 137 Правил ООН, регулирующих вопросы, касающиеся всех категорий автотранспортных средств и внедорожной подвижной техники, предметов их оборудования и частей.

Из 137 Правил ООН на различные категории грузового автомобильного транспорта, включая прицепы, распространяются 93 Правила, в т.ч.:

- 76 – для категории N1;
- 70 – для категории N2;
- 71 – для категории N3;
- 26 – для категории O1;
- 37 – для категории O2;
- 31 – для категории O3 и O4.

Следует отметить, что в настоящее время Правила ООН в Казахстане введены посредством Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» (далее – ТР

[3] https://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_18_Vehicles_1958.html

018/2011), в котором присутствуют ссылки на 94 Правила ООН в контексте требований к комплектным транспортным средствам и 87 Правил ООН – в контексте требований к компонентам транспортных средств.

Количество Правил ООН для механических транспортных средств в ТР ТС 018/2011 можно сгруппировать по видам конструктивных свойств безопасности следующим образом – таблица 1.3.

Таблица 1.3. Количество Правил ООН для механических транспортных средств в ТР ТС 018/2011 по видам конструктивных свойств безопасности

Виды безопасности	**Категория транспортного средства**		
	Легковые M1	**Автобусы M2,M3**	**Грузовые N1-N3**
Активная безопасность	13	10	13
Пассивная безопасность	16	10	16
Послеаварийная безопасность	2	3	2
Экологическая безопасность	11	7	11
Всего	42	30	42

Также Женевское Соглашение 1958 г. дополняют пять основных вспомогательных документа:

– Общая резолюция № 1 (ОР.1) по соглашениям 1958 и 1998 годов, касающаяся описания и эксплуатационных качеств испытательных инструментов и устройств, необходимых для оценки соответствия колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей техническим предписаниям, указанным в правилах и глобальных технических правилах (документ ECE/TRANS/WP.29/1101);

– Общая резолюция № 2 (ОР.2) по соглашениям 1958 и 1998 годов, содержащая определения силовых установок транспортных средств*

– Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) (документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.2);

– Статус Соглашения, прилагаемых к нему ООН Правил и поправок к ним (документ ECE/TRANS/WP.29/343/Rev.21);

– Разрешение проблем толкования и требований для технических служб в рамках соглашения 1958 года (документ ECE/TRANS/WP.29/1059).

Рамочное Женевское Соглашение 1958 года провозглашает следующие основные принципы, касающиеся непосредственно подтверждения соответствия:

– возможность выдачи официальных утверждений по типу конструкции с соблюдением установленных условий и обязанность их взаимного признания

для использования Договаривающимися сторонами Соглашения, которые решили применять определенные Правила главным образом посредством процедуры официального утверждения типа (см. Преамбулу);

– необходимость участия уполномоченных органов Договаривающихся сторон в составе Административного комитета для наблюдения за процессом разработки и изменения Правил ООН и уведомления других сторон о выданных и отмененных официальных утверждениях типа, перечне объектов регулирования которым было отказано в выдаче официальных утверждений типа и возможности получения ответов от других сторон по аналогичным вопросам (Пункт 1 Статьи 1, Статья 5);

– признание возможности самосертификации (декларирования) в качестве альтернативной процедуры официального утверждения по типу конструкции (см. Статью 1);

– новые Правила ООН и поправки к существующим Правилам вступают в силу для всех Договаривающихся сторон, которые не сообщили Генеральному секретарю о своих возражениях в течение 6 месяцев после уведомления, если только возражения представили не более одной трети Договаривающихся сторон (см. Пункт 2 Статьи 12);

– необходимость подтверждения технической компетенции для предоставления официальных утверждений и компетенции для обеспечения соответствия производства.

В Общей резолюции № 1 (ОР.1) подробно описываются «конкретные испытательные устройства и предметы оборудования, на которые содержатся ссылки в отдельных правилах, прилагаемых к Женевскому Соглашению 1958 года, и/или в глобальных технических правилах, принятых на основании Глобального Соглашения 1998 года, по мере необходимости, для определения нормативного соответствия "колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах», т.е. общие требования к испытательному оборудованию, применяемому при испытаниях по требованиям определенных Правил.

В Общей резолюции № 2 (ОР.2) описываются термины, определения и классификации, содержащиеся в действующих и разрабатываемых Правилах ООН и глобальных технических правилах ООН, связанные с:

а) типами силовых установок транспортных средств (например, электромобилей, транспортных средств на топливных элементах);

б) системами хранения энергии (например, топливным баком, газовым баллоном, аккумулятором);

в) преобразователями энергии (например, двигателем внутреннего сгорания, топливным элементом, электромашиной).

Сводная резолюция о конструкции транспортных средств (СР.3) – документ, рекомендующий правительствам Договаривающихся сторон Женевского Соглашения 1958 года, согласовать свое национальное законодательство с рекомендациями Сводной резолюции, содержащей информацию о нормативных текстах в рамках Соглашения 1958 года (правила, предписания и конкретные требования), в отношении: определений и классификации, области применения Правил и предписаний, основных требований к конструкции транспортных средств, сгруппированных по своему общему назначению.

Статус Соглашения, прилагаемых к нему ООН Правил и поправок к ним – документ, разъясняющий систему кодирования изменений к Правилам ООН, условия их распространения, состояние присоединения (дату подписания) по каждому Правилу ООН всех Договаривающихся сторон Женевского Соглашения 1958 года, контактные данные и вид технических служб, выдающих в на территории Договаривающихся сторон официальные утверждения по типу конструкции.

Требования к техническим службам, по их видам установлены документом «Разрешение проблем толкования и требований для технических служб в рамках соглашения 1958 года», в т.ч. содержащим принципы признания аккредитации технических служб на международном уровне.

Следует отметить, что в настоящее время принцип признания официальных утверждений по типу конструкции в соответствии с условиями Женевского соглашения 1958 года применяется к системам, частям и оборудованию транспортных средств, но не к транспортному средству в целом. В марте 2010 года Всемирный форум для согласования Правил в области транспортных средств Комитета внутреннего транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций WP.29 инициировал проект по международному официальному утверждению типа комплектного транспортного средства и учредил неофициальную рабочую группу с кругом ведения на период 2010-2016 годов. Подобную процедуру в соответствии с национальным законодательством по техническому регулированию уже достаточно длительный период времени применяет Российская Федерация, названную термином «Одобрение типа», означающим форму оценки соответствия транспортного средства (шасси) требованиям технического регламента, установленным в отношении типа транспортного средства (шасси) с выдачей документа о подтверждении соответствия «Одобрение типа транспортного средства/шасси», по совокупности испытаний всех нормированных показателей или проверки наличия официальных утверждений типа по этим показателям и контроля соответствия производства. Аналогичная процедура установлена Техническим регламентом Таможенного Союза ТР ТС 018/2011 «О требованиях к безопасности колесных транспортных средств».

Одобрение типа – процедура оценки соответствия, опыт работы по которой в Республике Казахстан пока очень мал не только в отношении технологии её осуществления путем проведения более сложных и комплексных испытаний и контроля соответствия производства, но и по части отсутствия необходимой инфраструктуры со стороны национальных субъектов технического регулирования – должного оснащения органов по подтверждению соответствия, использования признаваемых на международном уровне механизмов их аккредитации, ведению национальным Компетентным органом соответствующего Реестра выдаваемых документов об утверждении типа и информационного взаимодействия с Секретариатом Комитета внутреннего транспорта ООН и аналогичными Компетентными органами государств Таможенного Союза.

Также технический регламент ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» устанавливает новую для Казахстана форму оценки соответствия единичных транспортных средств, которая осуществляется аккредитованной испытательной лабораторией в форме технической экспертизы конструкции и проведения испытаний (при необходимости) по сокращенному перечню Правил ООН. Конечный документ данной процедуры – Свидетельство о безопасности конструкции транспортного средства. При этом если единичное транспортное средство относится к типу, на который действует «Одобрение типа», то Свидетельство о безопасности конструкции оформляется на основании действующего «Одобрения типа». Оценка соответствия в отношении переоборудованных транспортных средств (с внесенными изменениями в конструкцию) осуществляется в форме предварительной технической экспертизы конструкции на предмет возможности внесения изменений (до переоборудования) и последующей проверки безопасности по требованиям регламента, действующим на момент выпуска транспортного средства в обращение, и технического осмотра. Осуществляется процедура по разрешению и под контролем государственного уполномоченного органа в сфере безопасности дорожного движения. Конечный документ – Свидетельство о соответствии транспортного средства с внесенными в его конструкцию изменениями требованиям безопасности.

Оценка соответствия типов компонентов транспортных средств перед выпуском в обращение осуществляется аккредитованными органами по подтверждению соответствия в формах декларирования и обязательной сертификации по Правилам ООН на соответствующие компоненты и по стандартам (при наличии).

Правила ООН, Глобальные технические правила постоянно совершенствуются и разрабатываются новые, закрепляющие инновации, содержащие стандартизированные требования к системам и элементам АТС, обеспечивающим активную и пассивную безопасность. Необходимо приложить все усилия, чтобы не отстать от прогресса в данном направлении, стимулировать обновление подвижного состава технически существенно более

совершенными транспортными средствами, а для их оценки соответствия при выпуске в обращение – фактически создать современную инфраструктуру. Необходимо принять меры по стимулированию вывода из эксплуатации «старых» автомобилей.

Таблица 1.4. Ключевые положения, касающиеся Женевского соглашения 1958 года, Глобального соглашения 1998 года и Венского соглашения 1997 года в нормативно-правовых актах Казахстана

НПА РК	Ключевые положения, касающиеся Женевского соглашения 1958 года, Глобального соглашения 1998 года и Венского соглашения 1997 года
Закон Республики Казахстан от 30 июня 2010 года № 301-IV «О ратификации Соглашения о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний»	Ратификация
Закон Республики Казахстан от 11 января 2011 года № 384-Ivт «О ратификации Соглашения о введении глобальных технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах»	Ратификация
Закон Республики Казахстан от 30 июня 2010 года № 299-IV «О ратификации Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров»	Ратификация
Закон Республики Казахстан «О техническом регулировании» Закон Республики Казахстан от 9 ноября 2004 года № 603-II (с изменениями и дополнениями по состоянию на 29.12.2014 г.)	Определяет функции Технического секретариата – структуры, которая проверяет и регистрирует одобрения типа транспортного средства/шасси, базирующихся на Правилах ООН, прилагаемых к Женевскому соглашению 1958 года
«О некоторых вопросах реализации нормативных правовых актов в области применения колесных транспортных средств» Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан А.Исекешева от 30 января 2015 года № 68	1. Возлагает на Комитет технического регулирования и метрологии Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан функции компетентного органа в рамках Женевского Соглашения 1958 года и ТР ТС 018/2011, по осуществлению утверждения одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси и сообщений об официальном утверждении типа по Правилам

	Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций. 2. Определяет Республиканское государственное предприятие на праве хозяйственного ведения «Казахстанский институт стандартизации и сертификации» Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан техническим секретариатом, осуществляющим деятельность по проверке правильности и обоснованности оформления одобрения типа транспортного средства, одобрения типа шасси.
«О некоторых вопросах реализации нормативных правовых актов в области применения колесных транспортных средств» Приказ Председателя Комитета по техническому регулированию и метрологии Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан Б.Канешева от 2 февраля 2015 года № 19-од	1. Определяет руководителя компетентного органа в рамках Женевского Соглашения 1958 года и технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» по осуществлению утверждения одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси и сообщений об официальном утверждении типа по Правилам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций заместителя председателя Комитета технического регулирования и метрологии Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан Дугалова Г.Т. 2. Утверждает Положение о техническом секретариате.
Об утверждении Правил по утверждению и регистрации одобрений тина транспортного средства, одобрений типа шасси и Правил по проверке правильност и обоснованности оформления одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси 1. Правила по проверке правильности и обоснованности оформления одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси согласно приложению 1 к настоящему приказу 2. Правила по утверждению и регистрации одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси согласно приложению 2 к настоящему приказу	Утверждает: 1) Правила по проверке правильности и обоснованности оформления одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси; 2) Правила по утверждению и регистрации одобрений типа транспортного средства, одобрений типа шасси.
О применении Единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств (Правила ЕЭК ООН) и Глобальных технических правил, взаимосвязанных с техническими регламентами Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» Приказ Председателя Комитета по техническому регулированию и метрологии Министерства по	Утверждает Правила ЕЭК ООН и Глобальные технические правила, взаимосвязанные с техническими регламентами Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», «О безопасности сельскохозяйственных и лесохозяйственных тракторов и прицепов

инвестициям и развитию Республики Казахстан Б.Канешева от 21 октября 2014 года № 214-од	к ним», применяемых на территории Республики Казахстан в качестве национальных стандартов до момента разработки межгосударственных стандартов.

1.3.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства

Учитывая необходимость скорого перехода на новые процедуры оценки соответствия в области колесных транспортных средств, гармонизированные с международными нормами, а также новый уровень ответственности субъектов технического регулирования, налагаемый международными и региональными соглашениями, рекомендуется уполномоченному органу в области технического регулирования:

- комплексно проанализировать Женевское Соглашение 1958 года, прилагающиеся к нему вспомогательные документы и Правила, а также Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» на предмет обязательств, обеспечить выполнение которых необходимо в первую очередь в национальной системе технического регулирования;

- провести анализ имеющихся профильных субъектов технического регулирования по оценке соответствия (органы по подтверждению соответствия, испытательные лаборатории, центры) на предмет охвата областей их аккредитации испытаний, предусмотренных техническим регламентом Таможенного Союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств», их готовности к работе по новым нормативам, процедурам, оснащенности необходимым испытательным оборудованием, наличия кадров, обладающих необходимой квалификацией;

- по результатам анализа имеющихся субъектов технического регулирования с учетом маркетингового исследования рынка выпускаемых в обращение колесных транспортных средств и опроса мнения изготовителей о потенциальной необходимости формирования собственной испытательной базы определить перспективные, востребованные направления, по которым такая база должна создаваться, а также направления, по которым может быть использована испытательная база других стран или привлечены их аккредитованные испытательные центры к созданию в Казахстане своих филиалов;

- проанализировать возможности Республики по аккредитации вновь создаваемых технических служб или служб, актуализирующих свою область аккредитации на соответствие новым процедурам: готовность к аудиту по новым профильным нормативам, наличие экспертов-аудиторов, обладающих необходимой компетенцией, необходимость или отсутствие таковой в

признании на международном уровне результатов аккредитации определенных видов технических служб и т.д. В случае объективной невозможности обеспечить аккредитацию на должном уровне, решить вопрос о привлечении зарубежных компаний, имеющих соответствующий опыт и квалифицированных экспертов-аудиторов для целей аккредитации;

- обеспечить постоянное представительство Республики Казахстан в составе Административного комитета по Женевскому Соглашению 1958 года для наблюдения за процессом разработки и изменения Правил ООН и уведомления других сторон о выданных и отмененных официальных утверждениях типа, перечне объектов регулирования которым было отказано в выдаче официальных утверждений типа и возможности получения ответов от других сторон по аналогичным вопросам;

- учитывая отсутствие сформированной инфраструктуры по подтверждению соответствия колесных транспортных средств, необходимой для работы по новым процедурам, создать Технический секретариат (см. требования Пункта 43 Главы V «Оценка соответствия» ТР ТС 018/2011), обеспечивающий деятельность Компетентного органа Республики Казахстан в рамках Женевского Соглашения 1958 г. (проверка правильности и обоснованности оформления документов об одобрении типа транспортного средства, выполнение функций по организации и ведению проверок производства, координационного, информационного и нормативного обеспечения технического регулирования в области оценки соответствия автотранспортных средств, предусмотренных международными соглашениями и техническими регламентами Таможенного Союза);

- разработать мероприятия, направленные на подготовку и адаптацию перспективных существующих субъектов технического регулирования (органы по подтверждению соответствия, испытательные лаборатории/центры) к работе в условиях действия ТР ТС 018/2011, с обеспечением их аккредитации на должном уровне для оценки соответствия: типов выпускаемых в обращение транспортных средств/шасси; типов компонентов; единичных транспортных средств; транспортных средств с внесенными в конструкцию изменениями (переоборудованных транспортных средств);

- создать обучающие центры подготовки, переподготовки, повышения квалификации экспертов-аудиторов по подтверждению соответствия, аккредитации, определению страны происхождения товара, идентификации автотранспортных средств и контролю состояния производства по направлению деятельности «колесные транспортные средства» с учетом российского опыта и рекомендаций Секретариата Комитета внутреннего транспорта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

1.4. СОГЛАШЕНИЕ О ПРИНЯТИИ ЕДИНООБРАЗНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ПЕРИОДИЧЕСКИХ ТЕХНИЧЕСКИХ ОСМОТРОВ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И О ВЗАИМНОМ ПРИЗНАНИИ ТАКИХ ОСМОТРОВ, 1997

1.4.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства

Участницами соглашения являются Албания, Беларусь, Болгария, Эстония, Финляндия, Венгрия, Молдова, Нидерланды, Румыния, Россия и Украина. Кроме того, подписали Соглашение, но не ратифицировали его Австрия, Бельгия, Кипр, Чехия, Дания, Франция, Грузия, Германия, Греция, Ирландия, Италия, Португалия, Словакия, Испания, Швеция, Швейцария, Великобритания.

Следует отметить, что текст Соглашения, ратифицированный Законом РК, не включает в себя 3 действующие поправки к нему, принятые в порядке, предусмотренном ст. 10 Соглашения.

Соглашение устанавливает, что Договаривающиеся стороны принимают единые Правила для периодических технических осмотров колесных транспортных средств, зарегистрированных или допущенных к эксплуатации на их территории, и на взаимной основе признают осмотры, проводимые в соответствии с этими правилами. В настоящее время Договаривающимися сторонами согласован текст Правила №1 «Единообразные предписания, касающиеся периодических технических осмотров колесных транспортных средств, в отношении охраны окружающей среды» (далее – Правило №1), с которым можно ознакомиться на сайте Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН http://unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997_rules.html.

Соглашение и Правило №1 охватывают следующие аспекты:

- периодичность технического осмотра транспортных средств;
- предметы оборудования и/или части, подлежащие осмотру;
- методы испытаний, с помощью которых должны подтверждаться требования, предъявляемые к эксплуатационным характеристикам.

В качестве доказательства осмотра может служить международный сертификат технического осмотра (МСТО), форма которого утверждена Добавлением 2 к Соглашению, либо протоколы периодических осмотров (их образец должен быть передан Генеральному секретарю ООН для информирования Договаривающихся сторон Соглашения).

1.4.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения

Применительно к вопросу проведения периодического технического осмотра и его признания следует выделить следующие аспекты:

Ст. 39 Главы III Конвенции о дорожном движении 1968 г. устанавливает общие технические требования к автомобилям и прицепам, а также к осмотру транспортных средств. Казахстан является участником данной Конвенции с 1994 г.

Данная Конвенция была дополнена Европейским соглашением от 1971 г. (с поправками, вступившими в силу 28 августа 1993 г., 27 января 2001 г. и 26 марта 2006 г.). В частности ст. 39 была дополнена пунктами, согласно которым:

во-первых, была определена категория транспортных средств, к которым предъявляются требования в отношении шума и выбросов, контроля – это «Автомобили, которые находятся в международном движении и разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг, за исключением автомобилей, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо сиденья водителя, не более восьми мест для сидения»;

во-вторых, определено, что такие автомобили должны как минимум соответствовать техническим требованиям и ограничениям, предусмотренным сериями поправок к надлежащим Правилам ЕЭК, применяемым в целях осуществления Женевского соглашения 1958 года и действующим на дату их первой регистрации после изготовления;

в-третьих, такие автомобили должны отвечать минимальным требованиям в отношении контроля, указанным в соответствующем Предписании (Предписаниях) ЕЭК. Соответствие указанным требованиям проверяется в ходе периодических технических осмотров;

в-четвертых, водитель таких автомобилей в удостоверение прохождения периодического технического осмотра, а также исправного состояния автомобиля должен иметь действительный, надлежащим образом заполненный международный сертификат технического осмотра, который должен соответствовать положениям добавления 2 к Венской конвенции 1997 года.

Казахстан участником Европейского соглашения 1971 г., дополняющего Конвенцию о дорожном движении 1968 г., не является. Однако, в целях германизации требований в отношении контроля и периодического технического осмотра, нормы данного соглашения могут быть имплементированы в национальное законодательство и нормативно-технические документы РК.

Ратификация Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о

взаимном признании таких осмотров потребовала от Казахстана осуществления следующих основных мероприятий:

1. Определить компетентный орган, ответственный за исполнение Соглашения. Казахстан должен был, в соответствии с требованиями Соглашения, сообщить в Секретариат ООН основные данные об административных органах, осуществляющих контроль за техническим осмотром и выдающих международные сертификаты технического осмотра.

2. Определить порядок выдачи МСТО.

Согласно п. 5 ст. 61 Закона РК о дорожном движении «Необходимым условием выпуска в обращение бывших в употреблении транспортных средств, ввозимых на территорию Республики Казахстан, и их регистрации в уполномоченном органе является действующий сертификат технического осмотра колесных транспортных средств, выданный в соответствии с требованиями международных договоров, ратифицированных Республикой Казахстан». П. 6 этой же статьи гласит, что «Признание иностранных сертификатов технического осмотра колесных транспортных средств, ввозимых на территорию Республики Казахстан, осуществляется в соответствии с требованиями международных договоров, ратифицированных Республикой Казахстан».

Приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 557 утвержден стандарт государственной услуги «Выдача международного сертификата технического осмотра».

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 25 февраля 2016 года № 114 «Об определении лицензиаров, уполномоченных органов на выдачу разрешений второй категории в сфере транспорта и признании утратившими силу некоторых решений Правительства Республики Казахстан» местные исполнительные органы областей, города республиканского значения, столицы определены уполномоченным органом на выдачу разрешений второй категории «Удостоверение на право управления самоходным маломерным судном» и «Международный сертификат технического осмотра».

Согласно Правилам организации и проведения обязательного технического осмотра механических транспортных средств и прицепов к ним, периодичности прохождения обязательного технического осмотра механических транспортных средств и прицепов к ним, утв. Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 329 обязательный технический осмотр механических транспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в уполномоченном органе по обеспечению безопасности дорожного движения, проводится в центрах технического осмотра со следующей периодичностью:

1) каждые 12 месяцев - категорий M1 возраст которых более 7 лет, включая год выпуска, не используемых в предпринимательской деятельности в сфере автомобильного транспорта, N1-3, O1-4, L1-7, G, а также специальные и

специализированные транспортные средства, за исключением предназначенные и оборудованные для перевозки опасных грузов;

2) каждые шесть месяцев - категорий M1, используемые в предпринимательской деятельности в сфере автомобильного транспорта, M2, M3, N, оборудованные для перевозки людей, а также категорий M1 N1.3, и O1-4, предназначенные и оборудованные для перевозки опасных грузов.

Срок прохождения последующего обязательного технического осмотра механических транспортных средств и прицепов к ним исчисляется от даты прохождения первичного обязательного технического осмотра в соответствии с установленной периодичностью.

Транспортные средства категории M1, в случае если произведение предусмотренного конструкцией числа пассажиров на условную массу одного пассажира (75 кг) не превышает расчетную массу перевозимого одновременно с пассажирами груза проходят обязательный технический осмотр в соответствии с периодичностью, установленной для категорий N.

Согласно Закону РК о разрешениях и уведомлениях для начала деятельности в качестве оператора технического осмотра он должен лишь подать уведомление в уполномоченный орган в области транспорта и коммуникаций в порядке, установленном статьей 46 Закона Республики Казахстан от 16 мая 2014 года «О разрешениях и уведомлениях».

Представляет интерес опыт других стран по организации процедур выдачи МСТО.

В Беларуси органом, ответственным за применение Соглашения, назначено Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь (МТК РБ). Согласно Инструкции о порядке выдачи международного сертификата технического осмотра транспортных средств, утв. постановлением МТК РБ 27.05.2004 N 19, выдачу МСТО осуществляет республиканское унитарное сервисное предприятие "Белтехосмотр" (далее - УП "Белтехосмотр")". Оно же ведет информационную базу данных по учету МСТО.

Ранее полномочия по выдаче МСТО от имени МТК РБ были делегированы Республиканскому унитарному предприятию Белорусский научно – исследовательский институт транспорта «Транстехника» (БелНИИТ «Транстехника»[4]). Однако практика доказала необходимость наличия значительного количества пунктов выдачи МСТО, чего БелНИИТ «Транстехника» обеспечить не смогло.

УП "Белтехосмотр" – это организация, созданная на основании приказа Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 9 июня 2003 года №208-ц в целях организации проведения государственного

[4] http://bamap.org/information/news/2007/02/14/3865/

технического осмотра транспортных средств в Республике Беларусь. В ее состав входит сеть диагностических станций, расположенных на всей территории республики.

Помимо выдачи МСТО функциями УП "Белтехосмотр" являются:

- выдача разрешения на допуск транспортных средств (за исключением тракторов, самоходных сельскохозяйственных, мелиоративных, дорожно-строительных машин, в том числе машин, изготовленных на базе тракторов, прицепов, полуприцепов к ним) к участию в дорожном движении;
- подтверждение соответствия транспортных средств техническим нормам ЕКМТ.

Для получения МСТО перевозчик должен предоставить:

- заявление о выдаче МСТО;
- копию свидетельства о регистрации (технического паспорта, технического талона) транспортного средства, заверенную печатью перевозчика;
- копию документа (сертификата) о прохождении государственного технического осмотра транспортного средства, заверенную печатью перевозчика;
- копию диагностической карты транспортного средства с отметкой об исправности транспортного средства, заверенную печатями выдавшей ее диагностической станции и перевозчика;
- копию платежного документа, подтверждающего внесение платы за выдачу МСТО.

МСТО выдается на основании результатов технического осмотра, в частности диагностической карты транспортного средства. Однако, УП "Белтехосмотр" вправе и имеет технические возможности провести при необходимости проверку результатов технического осмотра, указанных в диагностической карте транспортного средства, для подтверждения соответствия полученных результатов международным требованиям.

В России компетентным органом по организации и проведению периодических технических осмотров в Российской Федерации, в соответствии с постановлением Правительства РФ от 31.07.98 № 880, является Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГИБДД).

На основании части 2 статьи 15 Закона от 01.07.2011 N 170-ФЗ прохождение техосмотра не требуется до достижения трехлетнего возраста автомобиля если:

- новый автомобиль был приобретен до момента, пока ему не исполнилось три года, включая год выпуска;
- это грузовой автомобиль с разрешенной максимальной массой до 3,5 тонн, мотоцикл или иное мототранспортное средство, а также прицеп или полуприцеп (также включая год выпуска).

Прицепы к транспортным средствам, принадлежащие физическим лицам и имеющие разрешенную максимальную массу до 3,5 тонн, не подлежат техническому осмотру с 1 января 2012 года.

Пункт 4 части 1 статьи 15 Закона от 01.07.2011 N 170-ФЗ гласит: «Если иное не установлено федеральными законами, транспортные средства подлежат техническому осмотру со следующей периодичностью: - каждые двадцать четыре месяца в отношении следующих транспортных средств, с года выпуска которых прошло от трех до семи лет, включая год их выпуска».

По прошествии указанного времени техосмотр вышеуказанных транспортных средств проводится ежегодно. Также прохождению ежегодного техосмотра (независимо от года выпуска) подлежат следующие ТС: (на основании пункта 3 части 1 статьи 15 Закона от 01.07.2011 N 170-ФЗ).

- грузовые автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн;
- транспортные средства, оборудованные в соответствии с законодательством Российской Федерации устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов;
- транспортные средства, предназначенные для обучения управлению транспортными средствами.

Раз в полгода (независимо от года выпуска) прохождению техосмотра подлежат следующие транспортные средства (на основании пункта 1 части 1 статьи 15 Закона от 01.07.2011 N 170-ФЗ):

- легковые такси;
- автобусы;
- грузовые автомобили, предназначенные и оборудованные для перевозок пассажиров, с числом мест для сидения более чем восемь (за исключением места для водителя);
- специализированные транспортные средства и прицепы к ним, предназначенные и оборудованные для перевозок опасных грузов; (владельцы данной категории транспортных средств освобождены от обязанности предъявлять диагностическую карту при получении полиса ОСАГО. Необходимые сведения о прохождении техосмотра заносятся в единую автоматизированную информационную систему технического осмотра).

Примечательно, что если согласно ранее действовавшим в РФ правилам для прохождения техосмотра владелец машины должен был приобрести полис ОСАГО, то теперь для заключения договора ОСАГО, необходимо предоставить талон техосмотра, срок действия которого составляет еще не менее 6 месяцев.

Приобрести ОСАГО без прохождения техосмотра возможно только для новых автомобилей либо на срок до 20 дней для следования к месту регистрации транспортного средства (транзитная страховка), а также к месту проведения техосмотра (повторного технического осмотра).

Основным документом, подтверждающим допуск транспортного средства к участию в дорожном движении на территории РФ, является «диагностическая карта», а не талон технического осмотра автомобиля. Диагностическая карта, в отличие от талонов техосмотра, содержит заключение о соответствии или несоответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности, а также список выявленных неисправностей.

Талон технического осмотра, международный сертификат технического осмотра составляются на основании диагностической карты.

В соответствии с Соглашением о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров (совершено в Вене 13 ноября 1997 года) и на основании особой позиции Российской Федерации, начиная с марта 2011 года российскими международными перевозчиками в качестве альтернативы МСТО применяются талон государственного технического осмотра и талон технического осмотра нового образца.

1.4.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства

В настоящее время в Казахстане уже действует национальный стандарт СТ РК 1811-2008 «Автотранспортные средства. Технический осмотр. Методы контроля», который предусматривает технологии проведения операций технического осмотра, указанные в Соглашении. Однако принятые согласно Соглашению Правила для периодических технических осмотров колесных транспортных средств могут подвергаться изменениям, что может быть своевременно не отражено в национальном стандарте. В связи с этим считаем целесообразным внести положение о необходимости соответствия процедур технического осмотра для транспортных средств, используемых в международном сообщении, требованиям Соглашения в нормативные правовые акты РК.

Соглашением предусмотрено, что проверку могут проводить только «уполномоченные центры технического осмотра». Подтверждать соответствие транспортных средств установленным требованиям вправе только те центы

технического осмотра, которые могут выполнить процедуры осмотра, предусмотренные Соглашением и Правилом №1. Нормативными правовыми актами РК должен быть определен порядок определения/выбора таких уполномоченных центров технического осмотра.

Необходимо внести изменения и дополнения в Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 января 2016 года № 90 «Об утверждении Правил проезда автотранспортных средств при осуществлении перевозок по территории Республики Казахстан». В данный документ должно быть включено требование о необходимости наличия МСТО у водителей из стран-участниц Соглашения. Аналогичное положение должно быть введено в Правила дорожного движения РК.

Представляется целесообразным рассмотреть опыт РФ в части выдачи полисов ОСАГО только после прохождения автотранспортными средствами технического осмотра.

1.5. СОГЛАШЕНИЕ О ВВЕДЕНИИ ГЛОБАЛЬНЫХ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРАВИЛ ДЛЯ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРЕДМЕТОВ ОБОРУДОВАНИЯ И ЧАСТЕЙ, КОТОРЫЕ МОГУТ БЫТЬ УСТАНОВЛЕНЫ И/ИЛИ ИСПОЛЬЗОВАНЫ НА КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, 1998

1.5.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства

Особенностью соглашения является то, что оно содержит только технические требования и методы испытаний, но не содержит положений, касающихся процедуры оценки соответствия, т.е. страны-участницы соглашения переносят положения ГТП ООН в свое национальное законодательство, учитывающее местную специфику оценки соответствия, без строгих обязательство по взаимному признанию (виды сертификатов, категории субъектов оценки соответствия т.д.). Это обусловлено отличиями в принципах европейской, американской, японской систем оценки соответствия колесных транспортных средств. Европейская система оценки соответствия, которой также придерживается Казахстан, используют т.н. принцип оценки соответствия продукции третьей стороной, т.е. субъектами (испытательными лабораториями, органами по подтверждению соответствия, техническими службами), независимыми от производителя или потребителя продукции, в то время, как, например, американская система подтверждения соответствия основывается на принципе т.н. самосертификации, когда изготовитель продукции декларирует ее безопасность на основе собственных результатов оценки соответствия.

Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний и настоящее соглашение объединяют положения взаимосвязанных нормативов в отношении отдельных элементов конструктивной безопасности транспортных средств (активная, пассивная, экологическая, общая безопасность).

1.5.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения

Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» посредством которого в Казахстане применяются указанные в международные нормы – Правила ООН, ГТП ООН содержит ссылки на 94 Правила ООН и 2 ГТП ООН в отношении комплектных транспортных средств и 87 Правил ООН в отношении компонентов, составных частей и предметов оборудования транспортных средств, но, несмотря на неполную номенклатуру данных документов в регламенте, системой технического регулирования Таможенного союза предусмотрено поэтапное введение указанных норм в текст регламента путем выпуска соответствующих изменений с учетом уровня развития регионального автомобилестроения и обязательств стран в рамках вышеуказанных соглашений.

1.5.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства

Могут быть даны те же рекомендации, что и в п.1.3.3. настоящего отчета.

1.6. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ РАБОТЫ ЭКИПАЖЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ПРОИЗВОДЯЩИХ МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ (ЕСТР), 1970

1.6.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства

Данное соглашение регулирует условия работы водителей коммерческих транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, в соответствии с принципами Международной организации труда. Последние включают предписания в отношении периодов работы, численности экипажа и периодов отдыха, а также условия, которые должны соблюдать водители.

Соглашение содержит условия, которым должны отвечать водители транспортных средств, осуществляющие международные автомобильные перевозки, а также устанавливает членам экипажа этих средств продолжительность ежедневного и еженедельного отдыха, ежедневную продолжительность управления автотранспортным средством, максимальное время непрерывного управления, максимальную недельную и двухнедельную продолжительность управления автотранспортным средством.

Преимущества соглашения

- соглашение позволяет установить сходный режим работы во всех странах, присоединившихся к этому соглашению;
- соглашение определяет минимальный возраст для водителей грузового транспорта, определяет минимальный ежедневный и еженедельный период отдыха, максимальный лимит времени проведенного за рулем без перерыва и максимальные периоды проведенные за рулем в день, в неделю и в две недели.

Требования и обязательства в соответствии с соглашением

Все страны, подписавшие это Соглашение, приняли на себя обязанности по контролю за соблюдением водителями, занятыми на международных перевозках, требований по регламентации режима труда и отдыха и принимать необходимые меры в случае нарушения.

В 1991 году была принята Поправка к соглашению, предусматривающая с 24 апреля 1995 года обязательное наличие на автотранспортных средствах, выполняющих международные перевозки грузов и пассажиров, тахографов, обеспечивающих регистрацию времени управления членами экипажа транспортных средств, времени отдыха, скорости движения, пройденного расстояния и других параметров.

Поправка № 5 к ЕСТР, вступившая в силу 16 июня 2006, предписывает применение цифровых контрольных устройств. В соответствии с 5 поправкой к ЕСТР все автотранспортные средства, впервые введенные в эксплуатацию с 16 июня 2010 года, подпадающие под сферу действия ЕСТР, должны оборудоваться цифровым тахографом.

21 сентября 2010 г. вступила в силу поправка №6 к основному тексту ЕСТР. Основные изменения ЕСТР согласно поправке №6, которые необходимо учесть автоперевозчикам в своей деятельности:

1. Утверждена форма "бланка подтверждения деятельности водителя" и правила ее заполнения, которая до этого момента была обязательна только в странах ЕС (Постановление №561/2006 (ЕС)). Все данные в этой форме должны быть напечатаны латинскими буквами, без помарок и исправлений; место, где

была заполнена форма, дата и подписи руководителя и водителя должны быть проставлены в момент ее заполнения.

2. Уточнены понятия "отдыха" и "перерывов".

3. Уточнено понятие "ежедневного периода отдыха", изменено правило разбиения этого периода на два интервала с утвержденной последовательностью их применения, изменены требования к сокращенному отдыху.

4. Уточнено понятие "еженедельного периода отдыха", а для экипажа изменен норматив продолжительности этого вида отдыха.

5. Изменен норматив перерывов за период непрерывного вождения длительностью 4,5 часа.

6. Добавлен норматив по максимальному накопленному времени управления за неделю – 56 часов, при этом норматив накопленного времени за 2 недели остался прежним – 90 часов.

7. Определена обязанность водителя, возить с собой и предъявлять по требованию инспектора регистрационные листки за текущий и 28 предыдущих дней, или правильно заполненный и подписанный Бланк подтверждения деятельности водителя, в случае, если часть регистрационных листков отсутствует.

8. Изменена формулировка допускаемых отступлений от нормативов: – теперь в случае, если водитель нарушает норматив по причине следования к безопасному месту стоянки, он обязан заполнять причину нарушения по прибытии на стоянку, а не в момент наступления нарушения, как было предписано ранее.

9. Компенсация за сокращенный еженедельный отдых должна быть присоединена к любому отдыху длительностью не менее 9 часов.

10. Контрольные органы стран участников соглашения ЕСТР обязаны применять санкции к нарушителям требований ЕСТР, в случае их обнаружения на своей территории, вне зависимости от принадлежности нарушителя и места нарушения к конкретной стране участнице.

11. Определена обязанность автоперевозчика, сохранять в течение 1 года регистрационные листки и электронные данные из памяти карточки водителя и цифрового контрольного устройства. С этой целью требуется выполнять соответствующую загрузку данных, и предоставлять эти данные инспектирующим органам и водителям по их требованию.

12. За водителем юридически закреплена обязанность, осуществлять ручной ввод в память цифрового контрольного устройства.

Соглашение требует содействия правительства для внедрения, но основная проблема - это установка и использование тахографов.

а) ответственность правительства

- принятие соглашения в соответствии с национальными юридическими процедурами и при необходимости модификация национальных законодательных, нормативных правовых актов для их соответствия положениям конвенции;
- подача прошения о принятии в юридический офис ООН в Нью-Йорке (статья 16 конвенции);
- создание или назначение компетентного органа, ответственного за обеспечением выполнения условий соглашения и проведения проверок на дорогах и в транспортных компаниях.

б) ответственность транспортной компании – оператора

- транспортная компания должна организовать работу таким образом чтобы водители-члены экипажей имели возможность выполнять правила предписанные соглашением;
- транспортная компания должна регулярно проводить проверки времени проведенного водителями за рулем, времени проведенного водителями при выполнении другой работы и времени отдыха путем сравнения всей имеющейся документации. Там где обнаружено любое нарушение соглашения, транспортная компания должна принять все необходимые меры для прекращения нарушения и избежания его повторения, например путем изменения рабочих часов, режима работы и маршрутов.

1.6.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения

К национальным актам, непосредственно затрагивающим вопросы труда и отдыха водителей, использования тахографов, контроля относятся:

Кодекс об административных нарушениях (ст. 572. «Нарушение режима труда и отдыха водителей при осуществлении автомобильных перевозок пассажиров, багажа или грузов», ст. 590. «Нарушение правил эксплуатации транспортных средств»)

Трудовой кодекс Республики Казахстан от 23 ноября 2015 года № 414-V, а именно главы 6 и 7;

Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года № 476-II «Об автомобильном транспорте»;

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 31 декабря 2015 года № 1288 «Об утверждении Правил организации труда и отдыха водителей, а также применения тахографов» (не введен в действие);

Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 17 апреля 2015 года № 460 «Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и перечня опасных грузов, допускаемых к перевозке автотранспортными средствами на территории Республики Казахстан»

Постановление Правительства Республики Казахстан от 13 ноября 2014 года № 1196 Об утверждении Правил дорожного движения, Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации, перечня оперативных и специальных служб, транспорт которых подлежит оборудованию специальными световыми и звуковыми сигналами и окраске по специальным цветографическим схемам

Совместный приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 14 августа 2013 года № 633 и Министра внутренних дел Республики Казахстан от 22 августа 2013 года № 513

Об утверждении Плана совместных мероприятий Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан, Министерства внутренних дел Республики Казахстан по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах Республики Казахстан при перевозке пассажиров и багажа в сфере автомобильного транспорта

Приказ Министра транспорта и коммуникации Республики Казахстан от 27 июля 2012 года № 471 Об утверждении Перечня сервисных центров, осуществляющих установку электронных (цифровых) тахографов

Согласно ст. 9 Закона об автомобильном транспорте:

1. Оборудованию тахографами подлежат автобусы, грузовые, в том числе специализированные, автомобили, используемые при осуществлении:

1) автомобильных перевозок опасных грузов;

2) международных автомобильных перевозок пассажиров, багажа и грузов;

3) междугородных межобластных регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа;

4) междугородных межобластных, межрайонных (междугородных внутриобластных) нерегулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа.

2. Установку и обслуживание тахографов осуществляют сервисные центры (мастерские).

3. Использование тахографов, в том числе электронных (цифровых), и электронных карточек к электронным (цифровым) тахографам осуществляется в соответствии с правилами организации труда и отдыха водителей, а также применения тахографов, которыми устанавливаются:

1) требования к режиму труда и отдыха водителей и его регистрации;

2) требования по установке и эксплуатации тахографов;

3) требования к сервисным центрам (мастерским), осуществляющим установку и обслуживание тахографов;

4) порядок ведения реестра физических и юридических лиц, подавших уведомление о начале осуществления деятельности по установке и обслуживанию тахографов;

5) порядок сертификации, изготовления и выдачи электронных карточек к электронным (цифровым) тахографам;

6) порядок функционирования национальной базы данных по электронным (цифровым) тахографам.

4. Не допускается эксплуатация автобусов, грузовых, в том числе специализированных, автомобилей при осуществлении перевозок, указанных в пункте 1 статьи:

1) без контрольных устройств регистрации режима труда и отдыха водителей (тахографов);

2) с выключенным исправным тахографом;

3) с незаполненными диаграммными дисками;

4) с применением ранее использованных диаграммных дисков;

5) без использования электронных карточек в случае применения электронных (цифровых) тахографов;

6) без ведения ежедневных регистрационных листков режима труда и отдыха водителей (в случае неисправности контрольного устройства).

5. Физические или юридические лица перед началом осуществления деятельности по установке и обслуживанию тахографов обязаны направить уведомление установленной формы в местные исполнительные органы в порядке, установленном Законом Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях».

6. Физические или юридические лица перед началом осуществления деятельности по изготовлению и выдаче электронных карточек к электронным (цифровым) тахографам обязаны направить уведомление установленной формы в уполномоченный орган в порядке, установленном Законом Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях».

Применение ЕСТР тесно связано с вопросами наличия объектов дорожного сервиса. Согласно Закону РК об автомобильных дорогах «объекты дорожного сервиса - гостиницы, мотели, кемпинги, автозаправочные станции, станции технического обслуживания, пункты питания и торговли». Согласно п. 1 ст. 7 Закона для строительства, содержания и развития объектов дорожного сервиса автомобильных дорог общего пользования землепользователям предоставляются земли под полосу отвода на основе установленных норм в зависимости от категории автомобильной дороги и участки придорожной полосы согласно проектной документации. Земли для нужд автомобильных дорог общего пользования, включая автомобильные дороги или их участки, переданные для реализации проекта государственно-частного партнерства, в том числе в концессию, или Национальному оператору в доверительное управление, отводятся в постоянное землепользование дорожному органу, во временное землепользование - поставщикам услуг, осуществляющим строительство, реконструкцию и ремонт автомобильных дорог, в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан.

Опыт показывает, что необходимость качественных изменений в области размещения объектов дорожной инфраструктуры требует решения задач: адаптации дорожной инфраструктуры к быстро растущим объемам дорожного движения и количественного наращивания и качественного совершенствования услуг для дорожных пользователей: АЗС, станций техобслуживания, моек, стоянок у объектов массового посещения и жилых массивов, гаражей, предприятий по утилизации старых автомобилей и их элементов.

Выполнение этих задач возможно при условиях:

1. Системного подхода с учетом перспектив, поскольку решения в области транспортной инфраструктуры затрагивают все сферы жизни сообщества и имеют далеко идущие последствия в пространстве и времени;
2. Многостороннего сотрудничества, поскольку устойчивая и производительная транспортная система – результат «командных» усилий многих «игроков»;
3. Партнерства государственного и частного секторов, поскольку объекты сервиса имеют коммерческий потенциал и могут реализовываться с помощью частных инвестиций, дополняя средства бюджета.

Наличие потенциала частного сектора очевидно, судя по активности строительства АЗС и других объектов сервиса.

Настолько же очевидным через некоторое время может оказаться неудачное размещение того или иного объекта сервиса в городской застройке или на трассе дорог общего пользования.

Это создает проблемы для всех дорожных пользователей (потери времени, аварийность), жителей прилегающих территорий (загрязнение),

владельцев дорог (ограничение развития сети), владельцев объектов (снижение доходов), так как отсутствие рациональной политики и регулирования в области развития услуг дорожного сервиса, в конечном итоге, невыгодно для всего общества.

В период до 1991 г. количество услуг дорожного сервиса регулировалось СНиП, типовыми решениями и т.д. С ростом автомобилизации в 90-е г.г. рамки СНиП уже не могли сдерживать «предложения» услуг, диктуемого «спросом». Ситуация вышла из-под контроля и процесс количественного наращивания услуг дорожного сервиса приобрел стихийный характер, где основным критерием для размещения объектов становилась только сегодняшняя выгода. Издержки и просчеты размещения объектов дорожного сервиса становились очевидными довольно быстро.

Просчеты при размещении объектов сервиса чаще всего вызывались:

- Отсутствием прогнозов прироста интенсивности движения при планировании объекта, а, следовательно, игнорирование потребности перевода дороги в более высокую техническую категорию с ростом интенсивности движения. Неудачно построенный, но дорогостоящий объект сервиса становится помехой для развития дороги (расширения, строительства путепроводных развязок), содействуя перегруженности, аварийности, повышенному загрязнению прилегающих территорий.
- Игнорированием технических требований по размещению объектов вблизи дорог. Минимизация этих просчетов возможна только при регулировании деятельности в придорожной полосе владельцем дорожной сети, независимо от источников, поддерживающих эту деятельность и с учетом объективных изменений внешней среды. Эти изменения включают:

1.Прирост парка транспортных средств и прирост объемов движения (необходимы статистика прироста транспортных средств, топографическая локализация ДТП, интенсивность движения, состав транспортного потока и прогнозы),

2. Нарастание конкуренции в сфере бизнеса придорожных услуг (необходима оценка потенциального существующего рынка и перспективы его расширения),

3. Наращивание инвестиционных возможностей частного бизнеса (бизнес должен предусматривать определенные затраты, например, на обеспечение безопасности движения и понимать собственную выгоду от этих затрат);

4. Рост ценности времени и стремление инвесторов сокращать сроки окупаемости вкладываемых средств, увеличивать прибыль, минимизировать коммерческие риски (требуется оценка потенциальных рисков, которые могут понизить отдачу от инвестиций);

5. Принятие социальной ответственности бизнеса (безопасность, окружающая среда).

Необходимо осуществление политики и механизма размещения объектов придорожного сервиса, когда совмещаются интересы:

1. Владельца дорожной сети, отвечающей за ее развитие и поддержание эксплуатационных характеристик установленного уровня (скорость, безопасность и др.);

2. Службы внутренних дел, отвечающей за безопасность дорожного движения;

3. Коммерческих структур, которые предоставляют сопутствующие услуги для дорожных пользователей;

4. Дорожного пользователя как конечного потребителя (критерии эксплуатационных затрат транспортных средств, количество ДТП).

1.6.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства

В целях соблюдения положений ЕСТР и обеспечения входа на рынок других компаний по изготовлению карточек к цифровым тахографам предлагается наделить органы транспортного контроля правом утверждения в рамках действующих Правил организации труда и отдыха водителей, а также применения тахографов:

- порядка регистрации (персонализации) карточек к цифровым тахографам и требований к сертификационному центру;
- требований и порядка организации единой базы данных системы электронных (цифровых) тахографов, интегрированной с информационной аналитической системой транспортной базы данных и мониторинга динамики безопасности перевозок (ИАС ТБД).

Для исключения коллизии в подпункте 5) пункта 1 статьи 19-6 Закона об автомобильном транспорте при проведении проверок деятельности сервисных мастерских по установке и обслуживанию тахографов необходимо «сертификат о поверке тахографа» заменить на «сертификат о прохождении обучения у соответствующих заводов-изготовителей тахографов или уполномоченных ими организаций», так как сертификат о поверке тахографа выдается непосредственно сервисным центром, и согласно ЕСТР персонал сервисного мастерского обязан пройти обучение.

Кроме того, действующим Кодексом не предусмотрена административная ответственность сервисных мастерских и изготовителей карточек к электронным (цифровым) тахографам.

В связи с этим, предлагается статью 572 Кодекса дополнить административной ответственностью сервисных центров и изготовителей карточек к электронным (цифровым) тахографам за отсутствие сертификата обучения у соответствующих заводов-изготовителей тахографов или уполномоченных ими организаций, действующей карточки сервисного центра, а также журнала регистрации и учета информации о выполненных работах по изготовлению и выдаче электронных карточек к электронным (цифровым) тахографам, несоответствие карточки установленным требованиям, не информирование уполномоченного органа об использовании карточки другими лицами и не обеспечение подключения программно-технических средств к базе данных по тахографам.

Наделение уполномоченного органа транспортного контроля в Законе о дорожном движении компетенцией по утверждению требований к специализированным программным обеспечениям, осуществляющим информационное взаимодействие с единой информационной системой обязательного технического осмотра.

Это позволит исключить возможность корректировки операторами технического осмотра данных получаемых с контрольно-диагностических оборудований центра технического осмотра и фиктивного проведения обязательного технического осмотра.

1.7. КОНВЕНЦИЯ О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ (КДПГ), 1956

1.7.1. Обзор документа, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) направлена на унификацию условий заключения договора международной дорожной перевозки грузов, включая условия, связанные с документами, используемыми для такой перевозки, и ответственностью отправителя и перевозчика.

Преимущества конвенции для национальной экономики и автомобильных перевозок

Конвенция КДПГ предусматривает, что национальные операторы, занимающиеся международными перевозками грузов автомобильным транспортом, пользуются, в основном, одинаковым правовым договорным режимом во всех странах, присоединившихся к конвенции. Путем стандартизации и универсализации условий, регламентирующих заключение договоров на международную дорожную перевозку грузов, в частности в отношении используемых документов и ответственности перевозчика,

конвенция упрощает процедуры международных перевозок автомобильным транспортом и международной торговли и способствует их развитию.

Конвенция КДПГ является конвенцией, определяющей ответственность международных автотранспортных перевозчиков по отношению к их клиентам. Эта конвенция адаптирована к условиям рыночной экономики, поскольку она ограничивает ответственность перевозчика в размерах которые могут быть реально покрыты страховкой.

Эта конвенция не оказывает никакого влияния на государственный бюджет и может быть быстро введена в действие без каких-либо бюджетных затрат, обеспечивая относительную безопасность для владельцев импортных и экспортных товаров.

Таким образом, конвенция предоставляет автомобильным транспортным операторам правовую защиту и безопасность в международной торговле, не ущемляя при этом свободу выбора участвующих в процессе перевозки сторон (отправителя, перевозчика, получателя) в отношении определения условий заключения договоров о перевозке грузов и осуществления транспортных операций. Положения конвенции, на основе четкого определения ответственности перевозчика, позволяют также операторам автомобильного транспорта страховать ответственность по умеренным ценам.

Требования и обязательства в соответствии с конвенцией

Конвенция КДПГ содержит устанавливаемые правительствами международные положения, согласно которым автотранспортный оператор может по своему усмотрению заключать договоры при условии соблюдения ограничений, определенных конвенцией. Вопросы, не охваченные конвенцией, подпадают под национальную юрисдикцию.

В соответствии с Конвенцией КДПГ автотранспортный оператор несет ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение, произошедшие в период между принятием груза к перевозке и его сдачей, а также за просрочку с доставкой, если он не может доказать, что потеря груза, его повреждение или просрочка с доставкой произошли в результате неправомерного действия или халатности истца либо по причине обстоятельств, избежать которых автотранспортный оператор не мог и последствия которых он не мог предотвратить.

В тех случаях, когда автотранспортный оператор обязан возместить ущерб, вызванный полной или частичной потерей груза, размер подлежащей возмещению суммы определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки.

Накладная служит важнейшим доказательством выполнения международной автомобильной перевозки. Хотя в Конвенции КДПГ не оговаривается какая-либо конкретная форма накладной, существует образец

широко используемой “накладной КДПГ”, которая была разработана Международной торговой палатой (МТП) и МСАТ.

В конвенции оговаривается ряд других обязательств (таких, как процедуры проверки и предоставление определенной информации о грузе), которые возлагаются на грузоотправителя и транспортных операторов и которые должны быть выполнены в соответствии с договором перевозки.

Для создания возможностей для сотрудничества, предусмотренных в конвенции, в той или иной стране и обеспечения ее применения правительственные органы и частный сектор должны предпринять следующее (только основные требования):

а) о*тветственность правительства*

- принятие конвенции в соответствии с национальными правовыми процедурами и, при необходимости, внесение изменений в национальные законы, и нормативные правовые акты согласно положениям конвенции;
- подача прошения о принятии в юридический офис ООН в Нью-Йорке (депозитарию) (статья 44 конвенции).

б) ответственность транспортного оператора

- оформление международного договора перевозки в соответствии с требованиями конвенции (форма, содержание и т.д.) (статья 4 конвенции);
- выполнение требований грузоотправителя и грузополучателя (статья 12, 13 и 15 конвенции);
- признание ответственности за потерю и задержку (статьи 17 и 23 конвенции).

1.7.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям конвенции

Согласно ст. 3 КДПГ при применении этой Конвенции перевозчик отвечает как за свои собственные действия, так и за действия и упущения своих агентов, своих служащих и всех других лиц, к услугам которых он прибегает для осуществления перевозки, когда эти агенты, служащие или другие лица действуют в рамках, возложенных на них обязанностей.

На основании ст. 17 КДПГ перевозчик несет ответственность за полную или частичную утрату груза или за его повреждение, происшедшее с момента принятия груза к перевозке и до момента его сдачи, а также за просрочку в доставке Конвенция декларирует презумпцию вины перевозчика (8.18) поэтому время доказательства того, что утрата груза, его повреждение или просрочка в доставке вызваны обстоятельствами или особыми рисками, не связанными с его виной, лежат на перевозчике. К таковым обстоятельствам и рискам отнесены

форс мажор, действия или упущения отправителя или получателя, дефекты свойственные грузу, недостатки тары или упаковки, незамечены при наружном осмотре груза, перевозка груза при открытом подвижном составе и некоторые другие (ст. 17 КДПТ). Если перевозчик докажет, что утрата груза или его повреждение могли явиться следствием одного или нескольких особых рисков или обстоятельств, указанных выше, то предлагается, что таковые произошли в следствии этого. Заявитель требования вправе, однако, доказывать обратное (ст. 17,18 КДПГ).

Срок доставки может быть определен сторонами договора и указан в накладной. Если он не был установлен, то признается, что просрочка имела место, когда продолжительность перевозки с учетом ее конкретных обстоятельств превышает время, которое разумно должно быть предоставлено перевозчику (ст. 19 КДПГ).

Отправитель или получатель вправе считать утраченными и потребовать от перевозчика возмещение, как за его полную утрату, если груз не был доставлен в течении 30 дней по истечению согласованного в договоре и указанного в накладной срока или в течении 60 дней с момента принятия груза перевозчиком, если срок доставки согласован не был (ст. 20 КДПГ).

Размер подлежащего возмещению ущерба определяется суммой, равной стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки. Стоимость груза определяется на основании биржевой кодировки, или за отсутствием таковой на основании текущей рыночной цены или же при отсутствии и той и другой, на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества. Конвенция определяет предел ответственности перевозчика. Кроме стоимости груза, подлежат возмещению перевозимые платежи, таможенные сборы и пошлины, а так же прочие расходы, связанные с перевозкой. Иной ущерб не возмещается. При просрочки доставки возмещение доказанного ущерба не может превышать провозных платежей, размер которых установлен в договоре перевозки (ст. 23 КДПГ).

Отправитель может при условии уплаты обыкновенной надбавки к провозным платежам, объявить и указать в накладной стоимости груза превышающий предел ответственности перевозчика и в таком случае объявленная сумма заменит этот предел (ст. 24 КДПГ).

В случае повреждения груза перевозчик уплачивает сумму, соответствующую обесцениванию груза, рассчитываемую по его стоимости. Размер возмещения в этом случае не может превышать суммы, которая причиталась бы при утрате всего груза или его части (ст.25 КДПГ).

Отправитель может при условии уплаты согласованной надбавки к провозимым платежам установить сумму специального интереса в доставке на случай утраты, повреждения и просрочки в доставке груза в согласовываемый срок (ст. 26 КДПГ).

Заявитель требования может претендовать на уплату процентов на сумму, подлежащую возмещению. Исчисление делается из расчета 5% годовых со дня направления перевозчику претензии в письменной форме (ст. 27 КДПГ).

Перевозчик не вправе ссылаться на положения в Конвенции, которые исключают или ограничивают его ответственность, если ущерб был причинен его умышленным неправомерным действием или таким не подлежащим исполнением обязательств, которые согласно закону, приемлемому судом, рассматривающим дело, приравниваются к умышленным неправомерным действиям (ст. 29 КДПГ).

Ответственность участников транспортного процесса в соответствии с законодательством Республики Казахстан

Для реального представления об ответственности участников транспортного процесса, прежде всего, необходимо остановиться на основных понятиях об ответственности.

Под ответственностью понимается предусмотренное законодательством или договором имущественное взыскание или имущественное обременение (возмещение убытков, уплата неустойки (штрафа, пени), применяемое к субъекту гражданского правоотношения, нарушившему возложенные на него обязанности.

Под нарушением обязательства понимается как неисполнение, так и ненадлежащее исполнение обязательств.

В первом случае (неисполнение) должник вовсе не делает того, что обязан был сделать. Например, перевозчик не подал транспортное средство для перевозки груза или грузоотправитель не использовал поданное транспортное средство либо не предъявил груз к перевозке.

Во втором случае обязательство исполняется, но ненадлежащим образом (несвоевременно, частично, с недостачей, с нарушением других условий, определяемых содержанием обязательства). Например, перевозчик подает транспортное средство под погрузку несвоевременно; подает неисправное транспортное средство или транспортное средство непригодное для перевозки конкретных грузов или доставляет груз в пункт назначения, но при этом происходит утрата, недостача, повреждение (порча) груза.

По общим правилам гражданского законодательства ответственность за невыполнение обязательств наступает при наличии вины, т.е. когда должник сам виноват в нарушении. Наряду с этим, в отношениях по перевозке применяется принцип ответственности независимо от вины, т.е. когда должник несет ответственность за сам факт нарушения обязательства, хотя бы его личной вины в нарушении не было, т.е. когда обязательство не было исполнено надлежащим образом по обстоятельствам, объективно не зависящим от должника.

Ответственность участников транспортного процесса строится на общих принципах ответственности в гражданском праве. В статье 701 Гражданского кодекса Республики Казахстан (далее ГК) предусмотрено, что в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную Кодексом, законодательными актами о транспорте, иными законодательными актами, а также соглашением сторон.

Вместе с тем ответственность по договору перевозки имеет и свою специфику, которая регламентирована законодательством, регулирующим деятельность транспорт.

В отличие от общих правил гражданского законодательства об ответственности, предусматривающих взыскание причиненных убытков в полном объеме, включая не только реальный ущерб в имуществе кредитора, но и неполученный им доход (ст.350 ГК РК), нормативные правовые акты, регулирующие транспортную деятельность устанавливают пределы ответственности участников обязательства по перевозке.

Кроме того, ответственность участников обязательства по перевозке в значительной мере является односторонне-нормативной, т.е. установленные законодательством правила обязательны при применении и не могут быть изменены. Пункт 2 статьи 701 ГК РК, ст.17 Закона РК о транспорте в Республике Казахстан предусматривают: соглашения перевозчиков с грузовладельцами (грузоотправителями и грузополучателями) и пассажирами об ограничении или устранении установленной законодательными актами ответственности недействительны, за исключением случаев, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена законодательными актами о транспорте.

В то же время, по соглашению сторон уровень ответственности перевозчика, а также иных субъектов грузоперевозочного обязательства, может быть повышен.

Таким образом, ответственности за нарушение обязательства по перевозке свойственно:

а) ограничение права на взыскание части убытков;

б) запрет на уменьшение или устранение нормативной ответственности перевозчика;

в) возможность определения ее размера и пределов по соглашению сторон в установленных случаях.

За нарушение обязательств по перевозке грузов ГК предусматривает ответственность перевозчика за неподачу транспортных средств и отправителя за их не использование (ст.702), а также ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа ст.705) Рассмотрим каждую из них.

Ответственность за неподачу транспортных средств и за неиспользование поданных транспортных средств носит взаимный характер: грузоотправитель отвечает перед перевозчиком, которому он должен сдать груз для перевозки, а перевозчик отвечает перед грузоотправителем, грузы которого он обязан перевезти.

Нарушение обязанностей перевозчиком выражается в следующих формах:

а) Неподача транспортных средств под погрузку. Для того чтобы обязанность перевозчика по подаче транспортных средств была признана выполненной, требуется строгое соответствие этой подачи количественным показателям заявки или иного договора. Заявка (заказ) считается перевозчиком невыполненной если, несмотря на ее своевременную подачу грузоотправителем, транспортные средства в соответствующие сроки не подавались или подавались в меньшем, чем предусмотрено заявкой (заказом) количестве.

б) Подача под погрузку неисправных транспортных средств или транспортных средств, непригодных для перевозки конкретных грузов.

Обязанность перевозчиков по подаче грузоотправителям транспортных средств, пригодных для перевозки конкретного груза, прямо предусмотрена транспортными НПА. При нарушении перевозчиком этой обязанности грузоотправитель вправе не принять транспортные средства под погрузку и тогда они не засчитываются в счет исполнения обязательства по перевозке груза.

Нарушение своих обязанностей грузоотправителями выражается в форме:

а) неиспользования поданных транспортных средств. Поданные перевозчиком транспортные средства признаются неиспользованными:

при допущении их простоя, выходящего за пределы отчетных суток, в которые должна быть произведена погрузка;

при отказе от уже поданных транспортных средств при оставлении их недогруженными (например, из-за отсутствия груза);

б) отказа от предусмотренных заявкой (заказом) транспортных средств.

Ст.702 ГК не предусматривает какой либо конкретной формы ответственности за неподачу транспортных средств и за неиспользование поданных транспортных средств, предоставляя право ее устанавливать другим законодательным актам и сторонам договора. Транспортным законодательством РК эта ответственность установлена в форме штрафа. При этом исключается возможность возмещения убытков, причиненных невыполнением сторонами своих обязательств. Требования об убытках может быть предъявлено только тогда, когда это прямо предусмотрено в законодательных актах о транспорте.

Освобождение от ответственности за неподачу транспортных средств и за неиспользование поданных транспортных средств.

Пункт 2 статьи 702 ГК РК устанавливает примерный перечень обстоятельств, при наступлении которых перевозчик или отправитель освобождаются от ответственности.

К их числу относятся:

а) непреодолимая сила, а также иные явления стихийного характера (заносы, наваждения и т.д.);

б) прекращение или ограничение перевозки грузов в определенных направлениях, установленных в порядке, предусмотренном законодательными актами о транспорте;

в) в иных случаях, предусмотренных законодательными актами.

Транспортное законодательство устанавливает исчерпывающий перечень обстоятельств, когда имущественная ответственность за невыполнение принятой заявки (заказа) на перевозку груза не наступает.

Все иные, не попавшие в него обстоятельства, хотя бы их наступление и не зависело от сторон, не освобождают отправителя и перевозчика от ответственности за несовершение действий по организации перевозок. Это означает, что перевозчики и отправители несут ответственность за неподачу транспортных средств и за их неиспользование независимо от вины.

Ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа.

Важнейшими среди положений, как было сказано выше, отличающих транспортное законодательство, является принцип ограниченной ответственности перевозчиков.

Согласно ст.705 ГК Перевозчик обеспечивает сохранность груза или багажа с момента принятия их перевозке и до выдачи получателю уполномоченному лицу. Перевозчик отвечает за утрату груза или багажа, если не докажет, что утрата, недостача и повреждение (порча) груза или багажа произошли не по его вине.

Ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа возмещается перевозчиком в следующих размерах:

- в случае утраты или недостачи - в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа;
- в случае повреждения (порчи) груза или багажа - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа - в размере его стоимости;

– в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, - в размере объявленной стоимости груза или багажа.

Стоимость груза или багажа определяется, исходя из его цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при отсутствии счета или указания цены в договоре - исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

В случае утраты или недостачи груза или багажа перевозчик вместе с выплатой возмещения возвращает плату за перевозку утраченного груза или багажа.

Следует отметить, что положения данной статьи также закреплены в ст18 Закона о транспорте в Республике Казахстан.

Отсутствие вины доказывается лицом, нарушившим обязательство. Перевозчик считается виновным в наступлении одного из перечисленных выше последствий (утрату, недостачу, порочу, повреждение груза) пока не докажет отсутствие своей вины.

Ответственность перевозчиков перед грузополучателем за несвоевременную доставку груза.

Транспортное законодательство предусматривает ответственность перевозчиков перед грузополучателем за несвоевременную доставку груза. Принятый к перевозке груз перевозчик обязан доставить в пункт назначения не только в целости и сохранности, но и в срок, установленный законодательством или соглашением сторон.

Правила не устанавливают конкретных сроков для перевалки каждого груза, из-за этого нередко грузы подолгу находятся в пунктах перевалки, причем считается, что нарушение сроков доставки нет.

Выходом из этого положения явилось бы установление на всех видах транспорта конкретных сроков нахождения грузов в пункте перевалки и предусмотрение в транспортном законодательстве санкций за нарушение этих сроков, которые взыскивались бы с виновного перевозчика. Просрочка в доставке груза влечет за собой обязанность перевозчика уплатить штраф (пени) грузополучателю.

Перевозчик также несет ответственность за убытки, возникшие у отправителя или получателя в связи с задержкой перевозки.

Транспортное законодательство также предусматривает ответственность перевозчика за просрочку в доставке груза. При этом следует отметить, что транспортное законодательство не предусматривает ответственность соперевозчиков друг перед другом за просрочку доставки груза в пункты перевалки, регламентируя лишь взаимоотношения перевозчиков и грузополучателей, хотя вопросы просрочки доставки непосредственно связаны с взаимоотношениями между соперевозчиками. Только, в случае взыскания

штрафа за просрочку доставки с конечного перевозчика, он имеет возможность обратиться с претензией к другому перевозчику, виновному в этой просрочке.

Освобождение от ответственности перевозчика за несвоевременную доставку груза. Перевозчик освобождается от ответственности за задержку доставки груза если докажет, что просрочка в доставке произошла не по его вине, а обусловлена обстоятельствами не зависящими от него, таким как например: горный обвал, наводнение и др.

1.7.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства

Предлагаем внести уточнения в Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утв. Приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 30 апреля 2015 года № 546, а именно, что при международных автомобильных перевозках, начинающихся с территории Республики Казахстан грузоотправитель должен оформить и передать (обеспечить передачу) перевозчику или его представителю CMR накладную, составленную согласно КДПГ, которая является транспортным документом и служит для расчетов с заказчиком, учета оказанных транспортных услуг.

Согласно действующей редакции Правил (абзац 2 п.14) «Вред, возникший вследствие неправильности, неточности или неполноты сведений, указанных в товарно-транспортной накладной, возмещается грузоотправителем.» Для устранения возможных разночтений предлагаем в Правилах зафиксировать, что грузоотправитель обязан до передачи груза присоединить к CMR-накладной или представить в распоряжение перевозчика необходимые документы и сообщить все требуемые сведения для выполнения таможенных и иных формальностей. Проверка правильности и полноты этих документов не является обязанностью перевозчика.

Основное отличие Конвенции КДПГ от норм национального законодательства заключается в ограничении лимита ответственности перевозчика за ущерб, причиненный полной или частичной утратой груза. Размер подлежащей возмещению суммы определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки (п. 1 ст. 23 КДПГ). Размер возмещения не может превышать 8,33 SDR за 1 кг недостающего веса.

В соответствии с Конвенцией стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или, за отсутствием таковой, на основании текущей рыночной цены, или же при отсутствии и той и другой на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества.

Согласно КДПГ убытки от утраты даже незастрахованного груза в любом случае будут возмещены грузовладельцу. К примеру, грузовладелец сдаёт к перевозке груз стоимостью 50 000$ и не желает его страховать. Если в товарно-транспортной накладной CMR, которая является основным документом в

грузоперевозках, не объявлена стоимость груза, то при его гибели или повреждении перевозчик возместит ущерб по весу: не более 8,33 SDR за 1 кг. Если владелец в накладной указал, сколько стоит груз, то при утрате перевозчик несёт ответственность в размере указанной стоимости.

Для защиты перевозчика от таких неблагоприятных последствий в международной практике предусмотрено *страхование ответственности перевозчика*. Западная страховая практика показывает, что владельцу обращаться за страховой защитой есть смысл только в том случае, если стоимость груза превышает 8,33 SDR за 1 кг. Если же фактическая стоимость меньше указанной суммы, то отправитель вполне может воздержаться от страхования груза, поскольку ответственность перевозчика по КДПГ покроет убытки в случае порчи или гибели груза.

В Казахстане стоимость груза определяется на основании цены, указанной в счёте продавца или в договоре поставки. Таким образом, законодательство РК ставит перевозчиков в куда более жёсткие рамки, закрепляя к тому же полную материальную ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение груза перед отправителем. Однако такая ответственность наступает только, если вина перевозчика доказана. Иными словами, если гибель или повреждение груза произошло, к примеру, по вине противоправных действий третьих лиц (как в случае хищения), то законодательство снимает с перевозчика всякую ответственность перед грузовладельцем.

Закон РК о страховой деятельности перечисляет следующие классы в добровольной форме страхования:

1) страхование от несчастных случаев;

2) страхование на случай болезни;

3) страхование автомобильного транспорта;

4) страхование железнодорожного транспорта;

5) страхование воздушного транспорта;

6) страхование водного транспорта;

7) страхование грузов;

8) страхование имущества от ущерба, за исключением классов, указанных в подпунктах 3) - 7) настоящего пункта;

9) страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автомобильного транспорта;

10) страхование гражданско-правовой ответственности владельцев воздушного транспорта;

11) страхование гражданско-правовой ответственности владельцев водного транспорта;

12) **страхование гражданско-правовой ответственности**, за исключением классов, указанных в подпунктах 9) - 11) настоящего пункта;

13) страхование займов;

14) ипотечное страхование;

15) страхование гарантий и поручительств;

15-1) страхование убытков финансовых организаций, за исключением классов, указанных в подпунктах 13), 14), 15) и 16) настоящего пункта;

16) страхование от прочих финансовых убытков;

17) страхование судебных расходов;

18) титульное страхование.

Страхование грузов представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в размере частичной или полной компенсации ущерба, нанесенного имущественным интересам лица, связанным с владением, пользованием, распоряжением грузом, в том числе включая багаж, товары и все прочие виды продукции вследствие их повреждения, уничтожения, пропажи независимо от способа транспортировки.

Страхование гражданско-правовой ответственности владельцев средств транспорта представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в размере частичной или полной компенсации ущерба, нанесенного имущественным интересам лица, связанным с его обязанностью возместить ущерб, нанесенный третьим лицам, в связи с использованием им транспортного средства, включая гражданско-правовую ответственность перевозчика.

Страхование гражданско-правовой ответственности представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в размере частичной или полной компенсации ущерба, нанесенного имущественным интересам лица, связанным с его обязанностью возместить ущерб, нанесенный третьим лицам, вследствие страхования всех рисков, за исключением указанных в подпунктах 9) - 11) пункта 3 статьи 6 Закона.

Таким образом, законодательство РК дает возможность перевозчику застраховать свою ответственность по договору перевозки, а грузоотправителю застраховать груз. Однако высокий уровень ответственности перевозчика увеличивает размеры страховых выплат и, соответственно, делает первый вид страхования малопривлекательным для бизнеса. Страхование груза также непопулярно среди перевозчиков, поскольку больше всего утрате подвергаются высоколиквидные и малоценные грузы. Включение страховых выплат в стоимость товара повышает цены и снижает привлекательность на рынке. Кроме того страховые компании активно применяют франшизы, страховщик не выплатит возмещение, если размер убытка ниже ее размера.

Считаем, что лимитирование ответственности перевозчика по принципам КДПГ может стать мощным стимулом к развитию рынка страхования грузов их владельцами в силу отсутствия стопроцентной ответственности перевозчика за несохранную доставку груза.

1.8. Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, 1960

1.8.1. Обзор документа, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства

Столкновение судов — аварийное чрезвычайное морское происшествие. Это значит, что столкновение судов всегда сопровождается вредом, который может быть выражен в денежной форме. Международными стандартами, которые содержат правила, регулирующие имущественные отношения по поводу столкновения судов и его последствий, являются Международная конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов, подписанная 23.09.1910 г. в Брюсселе, и Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, подписанная 15.03.1960 г. в Женеве.

Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания регулирует компенсацию за ущерб, причиненный в результате столкновения судов внутреннего плавания, либо судам, либо физическим лицам или объектам на борту во время нахождения в водах одной из договаривающихся сторон. Она регулирует также компенсацию за любой ущерб, причиненный судном внутреннего плавания в водах одной из договаривающихся сторон либо другим судам внутреннего судоходства, либо физическим лицам или объектам на борту таких других судов из-за выполнения или невыполнения правил, даже, если столкновение не произошло. Она вступила в силу в 1966 г. и участниками этой конвенции являются десять стран.

Республика Казахстан присоединилась к настоящей Конвенции в соответствии с Законом РК от 8 февраля 2003 года № 383-II. Казахстан оставил за собой право предусмотреть в своем законодательстве или международных соглашениях, что положения настоящей Конвенции не применяются к судам, предназначенным исключительно для выполнения функций государственной власти. Кроме того, Казахстан оставил за собой право предусмотреть в своем законодательстве неприменение положений настоящей Конвенции на водных путях, судоходство на которых разрешается лишь казахстанским судам.

1.8.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям конвенции

Фактические основания ответственности за убытки от столкновения судов, зафиксированные в Конвенции, в принципе, соответствуют основаниям гражданско-правовой ответственности по законодательству РК:

– наличие вреда;

- противоправное поведение (действие или бездействие) причинителя вреда;
- причинно-следственная связь между противоправным поведением и вредом;
- вина причинителя вреда.

Убытки от столкновения судов подразделяются на следующие виды:

- убытки от полной гибели потерпевшего судна;
- убытки от повреждения судна, когда судно не гибнет;
- убытки от утраты или повреждения собственности (имущества), находящейся на борту судна (судов);
- личные убытки, то есть убытки, причиненные гибелью или повреждением здоровья лиц, находящихся на борту судов.

Следует отметить, что ст. 7 Конвенции устанавливает по искам о возмещении ущерба давность в два года, считая со дня, когда произошло событие.

Срок для предъявления регрессного иска устанавливается в один год. Течение давности начинается либо со дня вынесения окончательного судебного решения, определяющего сумму солидарной ответственности, либо, за отсутствием такого решения, начиная со дня платежа, дающего повод для предъявления регрессного иска. Тем не менее, что касается предъявления исков, относящихся к распределению части неплатежеспособного содолжника, течение давности может начаться лишь с того момента, когда лицо, имеющее право требования, будет осведомлено о неплатежеспособности содолжника.

В национальном законодательстве вопросы ответственности за вред, причиненный при столкновении судов, регламентируется ст. 169 Закона о торговом мореплавании. Здесь, прежде всего, содержится отсылочная норма «Вред, причиненный при столкновении судов, возмещается в порядке, установленном Гражданским кодексом Республики Казахстан». Согласно п.1 ст. 917 ГК вред (имущественный и (или) неимущественный), причиненный неправомерными действиями (бездействием) имущественным или неимущественным благам и правам граждан и юридических лиц, подлежит возмещению лицом, причинившим вред, в полном объеме.

В п.3 ст.169 Закона о торговом мореплавании записано, что в случае, если столкновение судов произошло по вине двух или более сторон, ответственность за причиненный вред определяется соразмерно степени вины каждой из них. При невозможности установить степень вины каждой из сторон, исходя из обстоятельств столкновения, ответственность распределяется между ними поровну. Согласно п.4 данной статьи судовладелец, возместивший совместно причиненный вред, вправе требовать с каждого из причинителей долю

выплаченного потерпевшему возмещения в размере, соответствующем степени вины этого причинителя.

Данные нормы отличаются от норм Конвенции (ст.4):

«1. Если два судна или несколько судов по своей вине соучаствовали в причинении ущерба, они отвечают солидарно за ущерб, причиненный лицам, а также невиновным судам и предметам, находившимся на борту этих судов, но несолидарно за ущерб, причиненный другим судам и предметам, находившимся на борту этих судов.

2. Если солидарной ответственности не существует, суда, соучаствовавшие по своей вине в причинении ущерба, несут ответственность перед потерпевшими пропорционально значительности вины каждого из них; однако, если в зависимости от обстоятельств соотношение не может быть установлено или совершенные ошибки представляются равноценными, они несут ответственность в равной мере.

3. При наличии солидарной ответственности, каждое ответственное судно берет на себя часть платежа кредитору, равную той, которая определена в пункте 2 настоящей статьи. Судно, которое уплачивает больше своей доли, имеет право предъявить иск в отношении этого излишка тем содолжникам, которые уплатили меньше своей доли. Убыток, возникающий в связи с неплатежеспособностью одного из содолжников, распределяется между другими содолжниками на основании соотношения, определенного в пункте 2 настоящей статьи.»

Считаем, что нормы Конвенции в большей степени защищают интересы пострадавших лиц. Так, при солидарной обязанности должников кредитор вправе требовать исполнения как от всех должников, так и от любого из них в отдельности, причем как полностью, так и в части долга. Кредитор, не получивший полного удовлетворения от одного из солидарных должников, имеет право требовать недополученное от остальных солидарных должников. Солидарные должники остаются обязанными до тех пор, пока обязательство не исполнено полностью.

1.8.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства

Предлагаем рассмотреть возможность внесения изменений в Закон РК о торговом мореплавании в части установления солидарной ответственности судов, по своей вине соучаствовавших в причинении ущерба лицам, а также невиновным судам и предметам, находившимся на борту этих судов.

1.9. ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ КНИЖКИ МДП (КОНВЕНЦИЯ МДП), 1975

1.9.1. Обзор документа, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства

Как записано в Статье 2 Конвенции МДП: «*Настоящая Конвенция касается перевозки грузов, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможни места отправления одной из Договаривающихся сторон до таможни места назначения другой Договаривающейся стороны или той же самой Договаривающейся стороны при условии, что определенная часть перевозки МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом*».

По просьбе Административного комитета Конвенции МДП, 1975г., высказанной на его шестой сессии в октябре 1983 года, секретариатом Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (далее ЕЭК ООН) и Секретариатом МДП был подготовлен и издан Справочник по Конвенции МДП, содержащий официальный актуализированный текст Конвенции МДП, 1975 года. Электронную версию Справочника можно найти здесь: http://www.kazato.kz/customs-questions/43/spravochnik-po-konventsii-mdp

26 июля 2016 года Китайская Народная Республика стала 70-й страной, которая ратифицировала Конвенцию МДП — международное соглашение, принятое под эгидой ООН и представляющее собой мировой стандарт международного таможенного транзита грузов.

Ратификация Китаем Конвенции МДП является важным шагом в совершенствовании наземных и мультимодальных перевозок между Азией и Европой, а также верным признаком последовательной интеграции с международными нормами в области транспорта и торговли. В частности, система МДП будет содействовать продвижению инициативы Китая «*Один пояс и один путь*», направленной на увеличение объемов торговли, стимулирование развития и расширение сотрудничества на маршрутах древнего Шелкового пути.

«Присоединение Китая к Конвенции МДП откроет новые возможности для повышения эффективности и сокращения сроков перевозок, а также использования транспортных маршрутов между Китаем и Европой. Это событие может стать переломным моментом для международной торговли и весомым вкладом в реализацию инициативы Китая «Один пояс и один путь», - заявил Исполнительный секретарь ЕЭК ООН Кристиан Фриис Бах. «Мы горячо приветствуем вступление Китая в Конвенцию МДП и выражаем надежду на тесное сотрудничество с Китаем и другими Договаривающимися сторонами

Конвенции МДП, направленное на преобразование этого решения в серьезные возможности для торговли, транспорта и экономического роста», - добавил он.

Генеральный секретарь ООН подтвердил, что Конвенция МДП вступит в силу для Китая 5 января 2017 года.

Единственная универсальная глобальная система таможенного транзита и одна из самых успешных международных конвенций в области транспорта, МДП сокращает время пересечения границ при сохранении высокой эффективности и надежного уровня контроля, обеспечивая экономию транспортных расходов, рост торговли и развитие.

Предназначение и преимущества Конвенции МДП

Системы таможенного транзита предназначены для максимального упрощения перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами в международном торговом обороте и обеспечения необходимой таможенной безопасности и гарантий. Необходимым условием успешного функционирования любой транзитной системы является простота ее использования, как для всех участников международных транзитных перевозок, так и для сотрудников таможенных органов. Таким образом, необходимо поддерживать разумный баланс между требованиями таможенных органов, с одной стороны, и перевозчиков, с другой.

Традиционно в ходе международной автомобильной перевозки таможенные органы государств транзита предъявляют к перевозимым грузам требования в соответствии с национальным законодательством. Эти требования могут отличаться друг от друга, однако зачастую предполагают досмотр грузов и транспортных средств при пересечении ими границы и обеспечение уплаты таможенных платежей (гарантия, залог, депозит и т. п.) для покрытия возможного бюджетного ущерба в случае нарушения правил перевозки транзитных грузов. Подобные меры, применяемые в каждом государстве транзита, ведут к значительным расходам перевозчиков, задержкам и простоям транспортных средств.

Система МДП была создана с целью уменьшить трудности, с которыми сталкиваются перевозчики, и в то же время предоставить в распоряжение таможенных органов международную систему контроля, способную заменить традиционные национальные процедуры и защитить при этом каждое государство транзита от нелегального ввоза грузов.

а) Преимущества для таможенных органов

Процедура МДП, безусловно, дает преимущества таможенным органам, поскольку она позволяет сократить число требований, обычно предъявляемых национальным законодательством к перевозимым грузам. Она дает возможность избежать необходимости проведения трудоемкого и дорогостоящего с точки зрения оборудования физического досмотра в государствах транзита и свести такой контроль к проверке печатей, пломб и

внешнего состояния грузового отделения или контейнера. Кроме этого, отпадает необходимость в применении национальных гарантий и ведении особой национальной документации.

Следует отметить и то, что международные транзитные операции осуществляются по одному транзитному документу - книжке МДП, что значительно снижает риск представления таможенным органам недостоверной информации.

При возникновении подозрений таможенные органы имеют право в любое время досмотреть грузы, перевозимые под таможенными печатями и пломбами, и, если необходимо, приостановить перевозку МДП и/или принять меры в соответствии с национальным законодательством. Ввиду жестких положений Конвенции МДП и заинтересованности всех таможенных служб и перевозчиков в их строгом применении, подобное вмешательство должно осуществляться в исключительных случаях. Как следствие, таможенные органы могут свести к минимуму обычные таможенные процедуры и направить свои ограниченные ресурсы на проведение специального выборочного контроля, основанного на оценке рисков и на имеющейся оперативной информации.

Исполнительный совет МДП (ИСМДП), как межправительственный орган, призван обеспечить надлежащее применение положений Конвенции всеми лицами, вовлеченными в процедуру МДП. Таможенные органы могут обращаться в ИСМДП за поддержкой и советом в случае каких-либо трудностей в применении Конвенции МДП на международном уровне. Кроме того, ИСМДП находится в распоряжении всех Договаривающихся сторон для координации и развития обмена оперативной и прочей информацией.

b) Преимущества для транспортной отрасли

Преимущества Конвенции МДП для торговли и транспорта не менее очевидны. Грузы могут пересекать национальные границы с минимальным вмешательством со стороны таможенных органов. Устраняя традиционные препятствия на пути движения грузов, система МДП способствует развитию международной торговли. Она обеспечивает значительную экономию средств на транспортные расходы за счет сокращения задержек в пути.

Кроме того, международная цепь гарантий Конвенции МДП предоставляет относительно простой доступ к необходимым гарантиям, которые являются необходимым условием для того, чтобы транспортная отрасль и торговля могли воспользоваться преимуществами систем таможенного транзита.

Наконец, уменьшение препятствий, связанных с таможенным контролем на пути движения международных грузов, предоставляет экспортерам и импортерам свободу в плане выбора вида транспорта, наиболее подходящего для удовлетворения их потребностей.

Принципы системы МДП

Чтобы обеспечить беспрепятственное перемещение грузов с минимальными задержками в пути и в то же время обеспечить максимальную таможенную безопасность, режим МДП содержит пять основных элементов - пять столпов, на которых стоит вся система:

1. Грузы должны перевозиться в безопасных (с точки зрения таможни) транспортных средствах или контейнерах;

2. Уплата таможенных пошлин и налогов, в отношении которых существует риск неуплаты, должна быть обеспечена международной гарантией;

3. Грузы должны сопровождаться признанным всеми государствами - участниками Конвенции таможенным документом (книжкой МДП), принятым к оформлению в государстве отправления и служащим документом контроля в государствах отправления, транзита и назначения;

4. Меры таможенного контроля, принимаемые в государстве отправления, должны признаваться всеми странами транзита и назначения;

5. Доступ к процедуре МДП для

- национальных объединений (разрешение на выдачу книжек МДП и действовать в качестве гаранта);
- физических и юридических лиц (разрешение на использование книжек МДП); и
- международных организаций (ответственность за эффективную организацию и функционирование международной системы гарантий) должен контролироваться уполномоченными национальными органами или Административным комитетом МДП.

Роль и обязанности различных сторон, участвующих в системе МДП

Система МДП представляет собой хорошо сбалансированный механизм, основанный на сотрудничестве Договаривающихся сторон и транспортной отрасли. В целях обеспечения ее четкого функционирования крайне важно, чтобы все участвующие стороны - правительства, Исполнительный совет МДП, национальные гарантийные объединения, перевозчики, международные организации – выполняли свои обязательства в соответствии с положениями Конвенции МДП.

Основные обязанности правительства

- Признание Конвенции МДП в соответствии с национальным законодательством (например, официальное опубликование в национальном юридическом издании);
- сдача документа о присоединении на хранение депозитарию Конвенции - Правовому управлению ООН в Нью-Йорке;
- допуск национального(ых) гарантийного(ых) объединения(й);

- допуск лиц к применению книжек МДП;
- публикация списка таможенных органов, предназначенных для производства операций МДП;
- подготовка должностных лиц таможенных органов в области применения процедуры МДП;
- создание или назначение официального органа, отвечающего за допущение дорожных транспортных средств и контейнеров;
- передача международной организации или национальным гарантийным объединениям информации о завершении операций МДП в таможнях места назначения;
- направление в Исполнительный совет МДП (ИСМДП) следующей документации:

О международной гарантийной системе

- заверенной копии письменного соглашения, либо любого другого правового документа, заключенного между компетентными (таможенными) органами и национальным гарантийным объединением, включая последующие изменения и дополнения;
- заверенной копии договора страхования или финансовой гарантии, включая последующие изменения и дополнения;
- копии ежегодно обновляемого страхового полиса.

О контролируемом доступе к процедуре МДП

- сведений о каждом лице, получившем разрешение на использование книжек МДП, или чье разрешение было отозвано;
- ежегодного полного списка таких лиц, обновленного по состоянию на 31 декабря каждого года;
- сведений о каждом лице, исключенном из процедуры МДП в соответствии со статьей 38 Конвенции.

О национальных мерах контроля

- подробностей любых национальных мер контроля, которые компетентные органы намереваются ввести в действие в соответствии со статьей 42-бис Конвенции.

Устройства наложения таможенных пломб и таможенных печатей

- подробные сведения по устройствам наложения таможенных пломб и печатей, утвержденных и используемых в системе таможенного транзита с применением процедуры МДП.

Роль и основные обязанности национального гарантийного объединения

- уплачивать – вплоть до максимальной гарантированной суммы – ввозные и вывозные пошлины и сборы, а также любые проценты за просрочку, которые могут причитаться в соответствии с таможенным законодательством Договаривающейся стороны, в которой установлено нарушение, обусловливающее претензию к гарантийному объединению, в связи с операцией МДП. Гарантийное объединение обязуется выплачивать упомянутые выше суммы в порядке солидарной ответственности совместно с лицами, с которых причитаются эти суммы;
- заключать письменное соглашение о функционировании международной системы гарантий с международной организацией (в настоящее время единственной существующей международной системой гарантий управляет Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ));
- выступать гарантом в соответствии с пунктом 1 статьи 6. Эта гарантия покрывает также ответственность, принятую им на себя в связи с операциями, производимыми с применением книжек МДП, выданных иностранными объединениями, входящими в международную организацию, в состав которой входит и данное объединение (статья 6, пункт 2);
- выдавать книжки МДП только тем лицам, которые выполняют минимальные условия и требования и которым не было отказано в доступе к процедуре МДП компетентными органами Договаривающихся сторон, в которых данное лицо имеет постоянное местопребывание, или учреждено;
- обеспечивать покрытие своей ответственности к удовлетворению компетентных органов Договаривающейся стороны, в которой оно учреждено, в страховой компании, пуле страховщиков или финансовом учреждении. Договор(ы) страхования или финансовой гарантии полностью покрывает (покрывают) его ответственность в связи с операциями с применением книжек МДП, выданных им самим и зарубежными объединениями, входящими в ту же международную организацию, в состав которой входит оно само;
- подписывать декларацию-обязательство с перевозчиком, желающим получить книжки МДП;
- выдавать книжки МДП на основе подхода управления рисками;
- в тесном сотрудничестве с компетентными органами принимать все необходимые меры для обеспечения надлежащего использования книжек МДП;

- осуществлять подготовку своих сотрудников и держателей книжек МДП для надлежащего применения перевозок МДП;
- ежегодно, до 1 марта, информировать Исполнительный совет МДП о цене на каждый тип выдаваемых книжек МДП;
- направлять национальным компетентным органам следующую документацию и информацию:

Международная система гарантий

- заверенную копию договора страхования или финансовой гарантии, включая любые последующие изменения;
- копию (ежегодно обновляемого) страхового свидетельства.

Контролируемый доступ к процедуре МДП

- ежегодный обновленный список всех лиц, которые получили разрешение на использование книжек МДП, или разрешение которых было отозвано.

Основные обязанности перевозчика

- подписание декларации-обязательства с национальным гарантийным объединением, где определяются условия использования книжек МДП;
- ответственность за предъявление дорожного транспортного средства, состава транспортных средств, или контейнера вместе с грузом и относящейся к ним книжкой МДП в таможне места отправления, промежуточной таможне и в таможне места назначения и за надлежащее соблюдение других соответствующих положений Конвенции;
- уплата причитающихся сумм, упомянутых в пунктах 1 и 2 статьи 8 Конвенции, если этого потребуют компетентные органы в соответствии с пунктом 2 статьи 11 Конвенции;
- прикрепление к дорожным транспортным средствам и контейнерам табличек «TIR»;
- осуществлять подготовку своих сотрудников, в частности водителей, для надлежащего применения системы МДП.

Роль и основные обязанности международной организации (в настоящее время - МСАТ)

- Получить у Административного комитета МДП разрешение взять на себя ответственность за эффективную организацию и функционирование международной системы гарантий;

- заключать письменные соглашения о функционировании международной системы гарантий с национальными гарантийными объединениями;
- получить у Административного комитета МДП разрешение на печатание и распространение книжек МДП;
- заключить письменное соглашение с ЕЭК ООН, отражающее разрешения, выданные в соответствии с пунктом 2-бис статьи 6 и/или приложением 8, статьей 10 b), и предусматривающее, что международная организация соблюдает соответствующие положения Конвенции, уважает компетенцию Договаривающихся сторон Конвенции и выполняет решения Административного комитета и просьбы Исполнительного совета МДП. Посредством подписания соглашения международная организация подтверждает, что она признает ответственность, возлагаемую на основании выданного разрешения.

Согласно разрешению, в соответствии с приложением 9, частью III, пунктом 2, международная организация:

- предоставляет Договаривающимся сторонам Конвенции МДП через входящие в состав международной организации национальные объединения заверенные копии всеобъемлющего договора страхования и доказательство страхового покрытия;
- предоставляет компетентным органам Конвенции МДП информацию о предписанных правилах и процедурах выдачи книжек МДП национальными объединениями;
- предоставляет компетентным органам Конвенции МДП на ежегодной основе данные о предъявленных, неурегулированных, оплаченных или урегулированных без уплаты претензиях;
- предоставляет компетентным органам Конвенции МДП всю информацию в полном объеме о функционировании системы МДП, в частности и помимо прочего, своевременную и хорошо обоснованную информацию о тенденциях, касающихся числа незавершенных операций МДП, предъявленных, неурегулированных, оплаченных или урегулированных без уплаты претензий, которые могут стать причиной возникновения проблем в отношении надлежащего функционирования системы МДП, или которые могут привести к трудностям для непрерывного функционирования ее международной системы гарантий;
- предоставляет компетентным органам Конвенции МДП статистические данные о количестве книжек МДП, выданных каждой Договаривающейся стороне, с разбивкой по типу;

- предоставляет Исполнительному совету МДП подробную информацию о цене, взимаемой международной организацией за каждый тип выдаваемых ею книжек МДП;
- принимает все возможные меры с целью уменьшения опасности подделки книжек МДП;
- принимает надлежащие корректирующие меры в случае обнаружения нарушений или недостатков, связанных с книжкой МДП, и информирует об этом Исполнительный совет МДП;
- в полной мере участвует в урегулировании споров в тех случаях, когда запрашивается содействие Исполнительного совета МДП;
- обеспечивает, чтобы любая проблема, связанная с мошеннической деятельностью, или другими трудностями в отношении применения Конвенции МДП, незамедлительно доводилась до сведения Исполнительного совета МДП;
- управляет системой контроля за книжками МДП, предусмотренной в приложении 10 к Конвенции, совместно с национальными гарантийными объединениями, входящими в состав международной организации, и таможенными администрациями, и информирует Договаривающиеся стороны и компетентные органы Конвенции о проблемах, возникающих в рамках этой системы;
- предоставляет компетентным органам Конвенции МДП статистическую информацию и данные о деятельности Договаривающихся сторон в связи с системой контроля, предусмотренной в приложении 10;
- заключает, не менее чем за два месяца до предварительной даты вступления в силу или продления разрешения, предоставленного в соответствии со статьей 6.2-бис Конвенции, письменное соглашение между организацией и секретариатом Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, уполномоченным Административным комитетом и действующим от его имени, включая признание международной организацией своих обязанностей, изложенных в данном пункте;
- присутствует в качестве наблюдателя, на сессиях Административного Комитета, Исполнительного совета МДП, Рабочей группы по таможенным вопросам, связанным с транспортом (WP.30).

Роль и основные обязанности Исполнительного совета МДП и Секретаря МДП

- Наблюдать за применением Конвенции, включая функционирование системы гарантий, и выполнять функции, возложенные на него Конвенцией и Административным комитетом;

- контролировать работу по печатанию и распространению в централизованном порядке книжек МДП среди объединений, которая может выполняться одной из уполномоченных международных организаций, упомянутых в статье 6;
- координировать обмен оперативной и другой информацией между компетентными органами Договаривающихся сторон и способствовать его развитию;
- координировать обмен информацией между компетентными органами Договаривающихся сторон, объединениями и международными организациями и содействует его развитию;
- содействовать урегулированию споров между Договаривающимися сторонами, объединениями, страховыми компаниями и международными организациями без ущерба для статьи 57 об урегулировании споров;
- оказывать поддержку в подготовке сотрудников таможенных органов и других заинтересованных сторон, имеющих отношение к процедуре МДП;
- вести, в целях распространения, среди Договаривающихся сторон централизованную регистрацию предоставляемой международными организациями, упомянутыми в статье 6, информации обо всех предписанных правилах и процедурах, регламентирующих выдачу книжек МДП объединениями, в той мере, в какой они относятся к минимальным условиям и требованиям, изложенным в приложении 9;
- осуществлять контроль за ценами на книжки МДП.

С 1 января 2009 года в Европейском Союзе вступило в силу новое правило, требующее, чтобы информация о перевозке по процедуре МДП заблаговременно передавалась в таможенные органы ЕС в электронном виде. Это требование вытекает из Рамочных стандартов безопасности и облегчения торговли Всемирной торговой организации (ВТО), а также нового Таможенного кодекса Европейского Союза, согласно которому с 1 июля 2009 года введено обязательное предварительное информирование обо всех перевозках товаров под таможенным контролем на территории ЕС.

При ввозе товаров по процедуре МДП на территорию ЕС электронная предварительная информация должна передаваться таможенному органу ЕС, расположенному в автомобильном пункте пропуска на его внешней границе, через который будет осуществлять ввоз товаров в ЕС.

Международный союз автомобильного транспорта, защищающий интересы отрасли автомобильного транспорта, разработал приложение TIR-EPD – инструмент для предоставления предварительной информации о грузе таможенным органам, который удовлетворяет насущным потребностям, как таможенных органов, так и транспортных операторов. Приложение TIR-EPD,

которое является выгодной альтернативой брокерским услугам, позволяет транспортным операторам экономить время и деньги, и одновременно обеспечивает безопасность перевозок, тем самым упрощая прохождение грузопотока. TIR-EPD постоянно расширяет свою географию, на сегодняшний день, работая в 31 стране, которые представляют 98% всех выдаваемых Книжек МДП.

Любой уполномоченный оператор МДП может бесплатно использовать приложение TIR-EPD через Интернет для отправления предварительной информации о грузе таможенным органам в странах своего маршрута, которые подключены к TIR-EPD, всего одним «щелчком» – функция, которая предоставляется исключительно в приложении TIR-EPD. Кроме того, пользовательский интерфейс приложения доступен на 17 национальных языках.

Компании, которые пользуются приложением в своей повседневной работе, утверждают, что использование TIR-EPD помогает им добиться экономии в размере заработной платы трех сотрудников компании, в то время как время, необходимое для отправки предварительной информации, занимает около 10% рабочего времени одного работника. Все пользователи приложения подтверждают, что благодаря TIR-EPD компании удалось не только сэкономить средства, но и сократить время поставок, а, следовательно, повысить свою конкурентоспособность на рынке международных перевозок.

1.9.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям конвенции

К Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (TIR Convention), от 14 ноября 1975 года, Казахстан присоединился Указом Президента Республики Казахстан, имеющим силу Закона, от 12 мая 1995 года №2275.

В целях развития системы международных перевозок грузов с применением книжки МДП, способствующей созданию казахстанским международным автотранспортным перевозчикам благоприятных условий пересечения границ транзитных государств, Правительством Казахстана принято Постановление о предоставлении Союзу международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан права выдавать книжки МДП и предоставлять соответствующие гарантии при перевозке грузов (*Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 августа 1997 года №1307 «О мерах по развитию системы международных перевозок грузов с применением книжки МДП»*)

Как известно, 1 января 2015 года вступил в силу Договор о Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС). Договором утверждается создание экономического союза, в рамках которого обеспечивается свобода движения товаров, услуг, капитала и рабочей силы, проведение скоординированной, согласованной или единой политики в отраслях экономики, определенных

настоящим документом и международными договорами в рамках Союза.

Договор о ЕАЭС был подписан Президентами Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации 29 мая 2014 года в городе Астане. Членами Союза, помимо этих трех государств, также стали Республика Армения, подписавшая Договор о присоединении к Союзу 10 октября 2014 года, и Кыргызская Республика, подписавшая аналогичный Договор 23 декабря 2014 года. В этой связи возникла необходимость разработки особенных условий применения Конвенции МДП в регионе ЕАЭС.

Несмотря на то, что были своевременно подготовлены и приняты «Таможенный кодекс Таможенного союза» (*приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 года №17*); Соглашение о некоторых вопросах предоставления обеспечения уплаты таможенных пошлин, налогов в отношении товаров, перевозимых в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита, особенностях взыскания таможенных пошлин, налогов и порядке перечисления взысканных сумм в отношении таких товаров (*г.Санкт-Петербург, 21 мая 2010 года, настоящее Соглашение подлежит ратификации и временно применяется со дня вступления в силу Договора о Таможенном кодексе таможенного союза от 27 ноября 2009 года. Ратифицировано Законом Республики Казахстан от 30 июня 2010 года №325-IV);* Порядок совершения таможенными органами таможенных операций, связанных с подачей, регистрацией транзитной декларации и завершением таможенной процедуры таможенного транзита (*Утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 17 августа 2010 г. №438)* и другие, у Казахстана возникли серьезные препятствия для прохождения российской территории по системе МДП.

Началось всё ещё в 2009 году при подготовке к принятию Соглашения об особенностях применения Конвенции МДП на территории Таможенного союза (соглашение до настоящего времени не подписано). Россия настаивала на запрете использования системы МДП при перевозке таможенных грузов по территории Таможенного союза (ТС). В результате, намеченное на апрель 2010 года подписание данного Соглашения было сорвано. После этого в России, Беларуси и в Казахстане были привлечены независимые эксперты, которые однозначно, ссылаясь на текст Конвенции МДП, подтвердили возможность её использования на территории Таможенного союза.

18 ноября 2010 года этот вопрос был вынесен на обсуждение Комиссии Таможенного союза в городе Санкт-Петербурге. Основными доводами Казахстана было то, что из всех возможных систем транзита, система МДП, особенно после внедрения в 2002 году системы контроля за доставкой груза (Safe TIR), а также предварительного электронного информирования (TIR EPD), позволяет более эффективно бороться со всякого рода таможенными нарушениями. Кроме того, запрет использования Книжек МДП неблагоприятным образом отразится на экономике Казахстана.

С 1 января 2011 года ФТС России запретила использование Книжек МДП при перевозках грузов из морских портов Санкт-Петербурга и Новороссийска на Казахстан. Все протесты Казахстана, направляемые в ФТС России, не давали никаких результатов. Вопрос поднимался на всех уровнях. В частности, 9 декабря 2011 года в Москве на заседании Комиссии Таможенного союза.

21 июня 2012 года ФТС России был подписан приказ №1150 «О действиях должностных лиц таможенных органов при установлении маршрута перевозки товаров», в соответствии с которым таможенные органы отправления Российской Федерации будут с 21 июня 2012 года устанавливать маршруты перевозки товаров, перемещаемых автотранспортом в таможенные органы назначения Республики Казахстан, определяя в качестве промежуточных таможенных органов российские таможенные органы, расположенные в непосредственной близости от российско-казахстанской границы. Перевозчики обязаны были следовать по установленному маршруту и представлять транзитные декларации (книжки МДП) и транспортные (перевозочные) документы промежуточному таможенному органу для регистрации маршрута.

Тотальное применение положения этого приказа существенно ущемляло интересы казахстанских перевозчиков, которые в большинстве своем доставляют груз из Европы в Казахстан транзитом через Россию. За несоблюдение перевозчиком маршрута, определенного таможенным органом России, был предусмотрен административный штраф в размере от 5 до 10 тыс. рублей. И это притом, что с 1 июля 2010 года таможенники ушли с казахстанско-российской границы. По причине сложности выполнения водителями требований указанного приказа произошли нарушения (т.е. проезд водителя с транспортным средством к офисам таможенных органов в городах России для получения отметок о прибытии был затруднен в связи с запретом въезда грузовых автомобилей в черту города, опасения водителя оставить груз на парковке за городом, отказа в оформлении при прибытии водителя с документами, но без транспортного средства, офисы таможенных органов в городах работают только в рабочие дни и часы, в отличие от границы).

Вследствие этих «вынужденных» нарушений, в приложении к распоряжению ФТС России от 15 августа 2013 года №269-р оказались 30 транспортных компаний Казахстана. Согласно этому распоряжению им было запрещено применение процедуры МДП на территории Российской Федерации. Кстати, в этом приложении не было ни одного, ни российского, ни белорусского перевозчика, хотя у них нарушений по соблюдению маршрута было выявлено не меньше, чем у казахстанских транспортных операторов. Налицо двойной подход в рамках Таможенного союза и Единого экономического пространства.

Минюстом России была проведена правовая экспертиза вышеуказанного приказа ФТС России и установлено, что, поскольку данный

приказ содержит нормы, затрагивающие интересы как российских, так и иностранных перевозчиков, он подлежит госрегистрации в Минюсте России, чего не было сделано. В этой свзи Минюст России 14 августа 2013 года уведомил ФТС России о необходимости отмены данного приказа.

Запрет использования Книжек МДП на территории ТС, привёл к многочисленным фактам нарушений таможенного режима.

Кроме этого, 5 июля 2013 года Федеральная таможенная служба Российской Федерации принимает решение о прекращении действия Конвенции МДП на б***о***льшей части территории России. После чего, казахстанская Сторона на заседании Совета Евразийской экономической комиссии 16 августа 2013 года в г.Суздале поставила вопрос о снятии данного запрета.

После обсуждения этого вопроса 31 января 2014 года, в Москве на заседании Совета Евразийской экономической комиссии, для казахстанских перевозчиков были открыты таможенные посты в Брянской и Воронежской областях, но уже в начале августа 2014 года ФТС России ввела в профили риска – наличие у перевозчика Книжки МДП, что привело к фактическому запрету использования Книжек МДП на всей таможенной территории России.

14 августа 2014 года ФТС России согласилась вернуть использование системы МДП на всей территории России с условием дополнительного, к Книжке МДП, заполнения транзитной декларации. Казахстанская Сторона приняла данное предложение. Но, однако, и это решение оказалось не выполненным.

Создавшееся положение побудило казахстанскую Сторону инициировать рассмотрение вопроса о применении системы МДП на территории Российской Федерации на заседании Евразийского межправительственного Совета, которое состоялось 29 мая 2015 года в Бурабае (Казахстан). Распоряжением №12 приято решение «*Правительствам государств-членов Евразийского экономического союза обеспечить непрерывное действие Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенции МДП) 1975 года на территории Евразийского экономического союза*».

ФТС России опубликовала перечень, состоящий из 34 таможенных пунктов пропуска, которые в соответствии с данным Распоряжением должны оформлять Книжки МДП. Однако ни один из перечисленных в этом перечне пунктов так и не приступил к оформлению Книжек МДП.

Новым «вызовом» для международных автомобильных перевозчиков Казахстана стало решение ФТС России с 3 сентября 2015 года проводить полный таможенный досмотр автотранспортных средств, занятых на перевозке грузов из стран Европы и Азии, въезжающий на территорию Таможенного союза через таможенные посты России (за исключением порта Новороссийск и Северо-Осетинской таможни).

7 сентября 2015 года Председатель Правления Национальной палаты предпринимателей Республики обратился к Председателю Коллегии Евразийской экономической комиссии и Руководителю ФТС России по урегулированию этого вопроса. Министр по инвестициям и развитию Казахстана обратился к Министру транспорта России и Руководителю ФТС России с просьбой снять возникшую проблему. Результатом этих и других обращений, а также небывалого «шума» в средствах массовой информации, явилось указание руководства ФТС России о пропуске со второй половины дня 11 сентября 2015 года автомобилей казахстанских перевозчиков без проведения досмотра.

Это оказалось единственным, небольшим достижением во взаимоотношениях с таможенным ведомством России. С огромным сожалением приходится констатировать, что ни один другой вопрос, поднимаемый казахстанской Стороной, в ФТС России так и не встретил понимания:

– Не восстановлено в полном объеме действие Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением Книжки МДП на всей таможенной территории Российской Федерации;

– Не снят таможенный контроль на российско–казахстанской границе с товаров, включенных в Указ Президента Российской Федерации от 6 августа 2014 года №560 и Постановление Правительства Российской Федерации от 7 августа 2014 года №778 (санкционный перечень товаров, которые подпадают под полный таможенный контроль дважды – при въезде и при выезде с территории России);

– До настоящего времени при следовании в Казахстан каждый автомобиль должен производить отметку о выезде с таможенной территории России в региональных таможенных органах.

1.9.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства

По мнению исследователей в Казахстане не требуется принятия дополнительных мер по совершенствованию национального законодательства, связанных с действием Конвенции МДП. Более проблематичным остается вопрос урегулирования действия системы МДП на пространстве Евразийского экономического союза.

1.10. ТАМОЖЕННАЯ КОНВЕНЦИЯ, КАСАЮЩАЯСЯ КОНТЕЙНЕРОВ, 1972

1.10.1. Обзор документа, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства

Преимущества режима временного ввоза для таможенных органов и национальной экономики

Таможенным органам, если они этого желают, не нужно создавать национальную систему документации и управлять национальными гарантийными системами. Однако таможенные органы сохраняют за собой право при определенных обстоятельствах потребовать предоставления гарантий в той или иной форме и/или предъявления таможенных документов, При необходимости осуществления мер контроля таможенные органы могут потребовать проверить сведения, регистрируемые контейнерными операторами или их представителями в стране в отношении всех контейнерных перевозок. Таким образом, конвенция предоставляет в распоряжение таможенных органов гибкий инструмент для сокращения объема административной работы при одновременном сохранении надлежащего уровня таможенного контроля.

Преимущества режима временного ввоза для транспортной отрасли

Положения о временном ввозе контейнеров разрешают ввоз контейнеров в страну без уплаты или депозита суммы пошлин и сборов и в принципе без предъявления таможенных документов. Поскольку в конвенции предусматривается также возможность использования временно ввезенных контейнеров, по меньшей мере один раз для внутренних перевозок до их реэкспорта, операторы контейнерных перевозок не только могут не депонировать крупные суммы в качестве обеспечения после ввоза и избежать задержек при осуществлении процедур пересечения границ, но могут также гибко реагировать на возникающие транспортные потребности.

Требования и обязательства в соответствии с конвенцией

В соответствии с Таможенной конвенцией, касающейся контейнеров, контейнеры, временно ввезенные на территорию одной из Договаривающихся сторон, подлежат вывозу в течение трех месяцев (этот период может быть продлен) в неизмененном состоянии и не могут быть заменены другими или аналогичными контейнерами.

Конвенция налагает также ограничения на использование временно ввезенных контейнеров во внутренних перевозках. Требуется, чтобы в результате перевозки в стране временного ввоза, которая должна осуществляться по разумно прямому маршруту, контейнер был доставлен к месту или возможно ближе к месту, где контейнер должен загружаться экспортным грузом или откуда он должен быть вывезен порожним. Перед вывозом контейнер может использоваться во внутренних перевозках только один раз.

Для того чтобы пользоваться преимуществами конвенции, операторы контейнерных перевозок должны нанести на каждый отдельный контейнер долговечную маркировку, обеспечивающую их идентификацию таможенными органами. Такая маркировка обычно наносится изготовителями контейнеров на все контейнеры, предназначенные для международных перевозок.

В конвенции содержатся также положения, разрешающие транзитную перевозку под таможенными пломбами и печатями и т.д. Поскольку эти положения совпадают с положениями конвенции МДП и регулярно согласовываются с техническими правилами, изложенными в приложении 7 к конвенции МДП, в настоящем документе описание этих положений, а также предусмотренные ими технические требования не приводятся.

Для обеспечения предусмотренных в конвенции возможностей для временного ввоза в той или иной стране и ее применения правительственные органы и частный сектор должны предпринять следующее (только основные требования):

а) ответственность правительства

- принятие конвенции в соответствии с национальными правовыми процедурами и, при необходимости, внесение изменений в национальные законы, нормативные правовые акты согласно положениям конвенции;
- сдача на хранение документа о присоединении в Управление по правовым вопросам Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке (депозитарию) (статья 18 конвенции);
- подготовка сотрудников таможни в области применения процедур временного ввоза.

б) ответственность транспортного оператора

- наличие маркировки на контейнерах в соответствии с приложением 1 к конвенции;
- соблюдение сроков, предусмотренных для временного ввоза (статья 4 конвенции);
- соблюдение ограничений на использование во внутренних перевозках (статья 9 и приложение 3 к конвенции);
- регистрация подробной информации, в случае соответствующей просьбы, о перемещении каждого контейнера в стране временного ввоза и назначение национального представителя (статья 7 и приложение 2 к конвенции).

1.10.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям конвенции

Согласно подпункту 39 п. 1 ст. 4 Таможенного кодекса Таможенного союза контейнер в таможенных целях рассматривается как транспортное средство, подлежит отдельному декларированию. Подробнее данный вопрос рассмотрен в разделе 3.1. настоящего отчета (рассмотрение норм Стамбульской конвенции о временном ввозе).

1.10.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства

Внести изменения в Таможенный кодекс ТС (Таможенный кодекс ЕАЭС) в части признания контейнеров транспортным оборудованием и исключения необходимости предъявления таможенных документов при их временном ввозе и вывозе, а также представления гарантий.

Установить, что контейнеры, ввезенные в соответствии с процедурой временного ввоза, подлежат вывозу в течение трех месяцев со дня их ввоза. Данный срок может быть продлен компетентными таможенными органами.

Разрешить использование контейнеров, ввезенных с применением процедуры временного ввоза, для внутренних перевозок грузов если:

a) в результате перевозки, осуществляемой по разумно прямому маршруту, контейнер доставляется к месту или возможно ближе к месту, где контейнер должен загружаться экспортным грузом или откуда он должен быть вывезен порожним;

b) перед вывозом контейнер используется во внутренних перевозках только один раз.

Указанные меры направлены на обеспечение возможности обратной загрузки контейнеров и развития комбинированных перевозок.

1.11. МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О СОГЛАСОВАНИИ УСЛОВИЙ ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЯ ГРУЗОВ НА ГРАНИЦАХ, 1982

1.11.1. Обзор документа, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства

Преимущества - согласование условий пограничного контроля.

Преимущества для органов, осуществляющих контроль на границе, и национальной экономики:

Согласование условий пограничного контроля на национальном уровне облегчает применение процедур контроля грузов в случае их ввоза, вывоза и транзита и таким образом может способствовать более эффективному использованию ограниченных людских и технических ресурсов на пограничных станциях. С этой целью Конвенция создает возможности для сотрудничества национальных органов. В Конвенции правительствам предлагается выделить в достаточном количестве квалифицированный персонал, а также обеспечить наличие адекватного оборудования и инфраструктуры для совершенствования административных процедур и процедур контроля на пограничных станциях.

В Конвенции содержатся также рекомендации об основных принципах согласования процедур пересечения границ между смежными странами и соседними пограничными пунктами. Таким образом. Конвенция служит основой для заключения двусторонних соглашений по конкретным мерам. Эти меры могут способствовать упорядочению грузопотоков в международном сообщении, что благоприятно отражается на национальной экономике.

Преимущества для транспортной отрасли

Расширение сотрудничества между различными национальными службами пограничного контроля, а также согласование процедур пересечения границ в смежных пограничных пунктах способствуют ускорению пересечения границ транспортными операторами и сокращению времени ожидания из-за отсутствия согласования часов работы.

Помимо таможенных процедур, все чаще приходится задействовать ряд других правил, относящихся к компетенции различных национальных администраций. В частности, речь идет о правилах, касающихся медико-санитарного, ветеринарного, фитосанитарного контроля, контроля соответствия техническим стандартам и контроля качества в целом. Сотрудничество различных заинтересованных служб, занимающихся контролем и досмотром, и отмена несущественных процедур, особенно для транзитного сообщения, могут значительно облегчить международные перевозки.

Требования и обязательства в соответствии с конвенцией

Конвенция направлена на сокращение числа требований в отношении формальностей, уменьшение числа и продолжительности проверок всех типов, будь то по соображениям здоровья или для контроля качества, и применяется ко всем ввозимым, вывозимым или транзитным грузам.

В конвенции главным образом содержатся положения о надлежащей практике и предписывается использование практики общего досмотра и процедур сотрудничества между смежными странами в целях сведения к минимуму задержек на границах посредством координации деятельности различных контролирующих служб.

Конвенция предписывает также ведомствам, осуществляющим контроль на границах, пересмотреть свои процедуры контроля и обеспечить простую и оперативную обработку грузов, особенно тех, которые перевозятся с использованием какой-либо международной процедуры таможенного транзита, например режима МДП.

В сущности, конвенция охватывает следующие виды контроля на пограничных пунктах:

- таможенные процедуры и другие виды контроля;
- медико-санитарный контроль;
- ветеринарный контроль;
- фитосанитарный контроль;
- контроль соответствия техническим стандартам;
- контроль качества.

Хотя положения, содержащиеся в "Конвенции о согласовании", носят скорее общий характер, она имеет большое значение, поскольку служит основой для сотрудничества между различными национальными контролирующими органами. Она также может использоваться для создания двусторонних механизмов сотрудничества со смежными странами в целях облегчения пересечения границ и обмена информацией.

Применение конвенции

Для создания возможностей для сотрудничества, предусмотренных в конвенции, в той или иной стране и обеспечения ее применения правительственные органы должны предпринять следующее (только основные требования):

- принятие конвенции в соответствии с национальными правовыми процедурами и, при необходимости, внесение изменений в национальные законы, нормативные правовые акты согласно положениям конвенции;
- подача прошения о принятии в юридический офис ООН в Нью-Йорке (депозитарию) (статья 16 конвенции);
- подготовка сотрудников, обслуживающих пограничные станции, для упорядочения применения процедур ввоза, вывоза и транзитных процедур;
- разработка согласованных на национальном и международном уровнях процедур, охватывающих все соответствующие органы, осуществляющие пограничный контроль (таможенный, ветеринарный, фитосанитарный и др. контроль) (статьи 4, 6 и 7 конвенции);
- обеспечение адекватных средств на пограничных станциях (статья 5 конвенции);
- предоставление соответствующей информации другим договаривающимся сторонам по их запросу (статья 8 конвенции).

1.11.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям конвенции

Казахстан выполнил большую часть требований указанной конвенции. Так, Решением Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 688 утверждены:

- Единые типовые требования к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного фитосанитарного и транспортного контроля, осуществляемых в пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза;
- Классификация пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза.

Транспортный контроль передан в полном объеме таможенным органам Республики Казахстан. Разработаны совместные технологические схемы взаимодействия с сотрудниками пограничного, санитарно-карантинного, ветеринарного, картинного фитосанитарного контроля.

Применяются следующие технологии и технические средства таможенного контроля:

- электронный пункт пропуска;
- автоматизированная система контроля доставки товаров;
- автоматическая система радиационного контроля;
- мобильный инспекционно-досмотровый комплекс «Rapiskan»;
- рентгенотелевизионные аппараты различных производителей;
- переносные приборы радиационного контроля;
- весовое оборудование и определения габаритных размеров автотранспортных средств.

Мобильный инспекционно-досмотровый комплекс «Rapiskan» применяется для отдельных категорий товаров, общая выборка по досмотру с применением ИДК достигает 5%. Однако не все товары могут подвергаться контролю с использованием ИДК, в частности, не контролируются грузы, размещенные в железнодорожных вагонах, перевозимые морским паромом, а их доля составляет до 90% при паромных перевозках.

1.11.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства

С целью выполнения требований Конвенции 1982 года о гармонизации процедур проведения контроля грузов на границах и ее Приложений Казахстану рекомендуется:

1. Внедрить технологии «единого окна» подачи, обработки и контроля документов на грузы и транспортные средства, «одной остановки» в автомобильных пунктах пропуска;
2. Унифицировать режимы работы пунктов пропуска Коргас (Казахстан) и Хоргос (КНР);
3. Привести время работы контролирующих органов в порту Актау в соответствие со временем выполнения и продолжительностью портовых операций

1.12. ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ (ДОПОГ), 1957

1.12.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства

Для изложения базовых положений по перевозке ОГ, позволяющих на единообразной основе разрабатывать национальные и международные правила перевозок различными видами транспорта, Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций (далее по разделу – Комитет экспертов) были разработаны «Рекомендации по перевозке опасных грузов. Типовые правила»[5].

Первый вариант Рекомендаций по перевозке ОГ, подготовленный Комитетом экспертов, был опубликован в 1956 году. В последующем данный документ неоднократно исправлялся и дополнялся. В частности, на своей 19-й сессии (2-10 декабря 1996 г.) Комитет экспертов принял первый вариант Типовых правил перевозки опасных грузов (далее по разделу – Типовые правила ООН), которые были включены в качестве приложения в 10-е пересмотренное издание Рекомендаций по перевозке ОГ. В последующем работа по совершенствованию Рекомендаций по перевозке ОГ и приложений к нему продолжалась. Последние поправки были внесены в декабре 2008 года. В настоящее время Комитетом экспертов подготовлено 16-е пересмотренное

[5] С текстом 16-го издания «Рекомендации по перевозке опасных грузов. Типовые правила» можно ознакомиться на сайте ЕЭК ООН http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev13/13nature_r.html

Типовые правила ООН не применяются к перевозкам ОГ навалом, насыпью или наливом, балкерами или танкерами морского или внутреннего плавания, которые регулируются специальными международными или национальными правилами.

издание «Рекомендации по перевозке опасных грузов. Типовые правила» (ST/SG/AC.10/1/Rev.16).

16-е издание «Рекомендации по перевозке опасных грузов. Типовые правила» состоит из 2- томов:

Том 1 содержит:

Рекомендации по перевозке ОГ, включая разделы[6]*:*

Характер, цели и значение Рекомендаций

Принципы, лежащие в основе регламентации перевозки ОГ

Классификация и определения классов ОГ

Процедуры отправления

Аварийные мероприятия

Обеспечение соблюдения Правил

Перевозка радиоактивных материалов

Предоставление отчетов об авариях и происшествиях

Рисунок 1. «Информационная карта, подлежащая представлению в ООН с целью классификации или реклассификации веществ»)

Приложение: Типовые правила перевозки опасных грузов, включая разделы:

Содержание

Часть 1: Общие положения, определения, подготовка работников и обеспечение безопасности

Часть 2: Классификация

Часть 3: Перечень опасных грузов, специальные положения и освобождения

Добавления:

Добавление А: Перечень обобщенных и не указанных конкретно (Н.У.К.) надлежащих отгрузочных наименований

Добавление В: Глоссарий терминов

Алфавитный указатель веществ и изделий.

Том 2 содержит:

Приложение: Типовые правила перевозки ОГ (продолжение), включая разделы:

Часть 4: Положения, касающиеся упаковки и цистерн

[6] Нумерация, наименования разделов приводятся согласно оригинальному документу

Часть 5: Процедуры отправления

Часть 6: Требования к изготовлению и испытаниям тары, контейнеров средней грузоподъемности для массовых грузов (КСГМГ), крупногабаритной тары, переносных цистерн, многоэлементных газовых контейнеров (МЭГК) и контейнеров для массовых грузов

Часть 7: Положения, касающиеся транспортных операций

Таблица соответствия между номерами пунктов в публикации МАГАТЭ «Правила безопасной перевозки радиоактивных материалов» (издание 2009 года) и номерами пунктов в шестнадцатом пересмотренном издании Рекомендаций по перевозке опасных грузов (включая Типовые правила)

Часть 2 Типовых правил ООН устанавливает, что ОГ «в зависимости от вида опасности или преобладающего из видов опасности» относятся к одному из 9 классов опасности:

Класс 1 Взрывчатые вещества и изделия

Подкласс 1.1 Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью взрыва массой (взрыв массой – взрыв, который практически мгновенно распространяется на весь груз)

Подкласс 1.2 Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью разбрасывания, но не создают опасности взрыва массой

Подкласс 1.3 Вещества и изделия, которые характеризуются опасностью загорания, а также либо незначительной опасностью взрыва, либо незначительной опасностью взрыва, либо незначительной опасностью разбрасывания, либо тем и другим, но не характеризуются опасностью взрыва массой

Подкласс 1.4 Вещества и изделия, которые не представляют значительной опасности

Подкласс 1.5 Вещества очень низкой чувствительности, которые характеризуются опасностью взрыва массой

Подкласс 1.6 Изделия чрезвычайно низкой чувствительности, которые не характеризуются опасностью взрыва массой

Класс 2 Газы

Подкласс 2.1 Легковоспламеняющиеся газы

Подкласс 2.2 Невоспламеняющиеся нетоксичные газы

Подкласс 2.3 Токсичные газы

Класс 3 Легковоспламеняющиеся жидкости

Класс 4 Легковоспламеняющиеся твердые вещества; вещества, способные к самовозгоранию; вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой

Подкласс 4.1 Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореактивные вещества и твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества

Подкласс 4.2 Вещества, способные к самовозгоранию

Подкласс 4.3 Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой

Класс 5 Окисляющие вещества и органические пероксиды

Подкласс 5.1 Окисляющие вещества

Подкласс 5.2 Органические пероксиды

Класс 6 Токсичные и инфекционные вещества

Подкласс 6.1 Токсичные вещества

Подкласс 6.2 Инфекционные вещества

Класс 7 Радиоактивные материалы

Класс 8 Коррозионные вещества

Класс 9 Прочие опасные вещества и изделия, включая вещества, опасные для окружающей среды

Предложенная нумерация классов и подклассов не указывает степень опасности груза.

Основой для использования Типовых правил ООН служит Перечень ОГ, который содержится в Главе 3.2 Части 3 этого документа. Перечень ОГ состоит из 11 колонок (рисунок). В начале главы 3.2 можно найти объяснение данных, представленных в колонках, с указанием соответствующих частей, глав и подразделов документа.

В Перечне ОГ содержатся соответствующие сведения по каждой позиции, такие как класс опасности, дополнительный (ые) вид (ы) опасности (если имеются), группа упаковки (если таковая назначена), требования к упаковке и перевозке в цистернах и т.д.

В Перечне ОГ используются 4 типа позиций:

a) единичные позиции для точно определенных веществ или изделий (например: 1090 АЦЕТОН);

b) обобщенные позиции для точно определенной группы веществ или изделий (например, 1133 КЛЕИ);

c) конкретные позиции «Н.У.К.», охватывающие какую-либо группу веществ или изделий, обладающих характерными химическими или

техническими свойствами (например, 1477 НИТРАТЫ, НЕОРГАНИЧЕСКИЕ, Н.У.К.);

d) общие позиции «Н.У.К.», охватывающие какую-либо группу веществ или изделий, отвечающих критериям одного или нескольких классов или подклассов (например, 1325 ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩЕЕСЯ ТВЕРДОЕ ВЕЩЕСТВО, ОРГАНИЧЕСКОЕ, Н.У.К.).

Для того чтобы использовать Перечень ОГ, необходимо знать номер ООН, который имеет груз согласно Алфавитному указателю веществ и изделий (рисунок). Номер ООН присваивается в соответствии с классом опасности и составом опасных грузов.

По номеру ООН по Перечню опасных грузов можно найти перекрестные ссылки на определенные требования, которые должны применятся конкретно к данному веществу или изделию, а также на разделы и главы, содержащие соответствующие нормы.

Если вещества или изделия не указаны конкретно в Перечне ОГ, то они должны быть отнесены к «обобщенной» позиции или к позиции «не указанной конкретно» (Н.У.К.) Вещество или изделие должно классифицироваться в соответствии с определениями классов и критериями испытаний, указанными в Части 2 Типовых правил ООН. Изделие или вещество, отнесенное к «обобщенной» позиции или «Н.У.К.» должно иметь такое официальное отгрузочное наименование, которое наиболее полно описывает данное изделие или вещество.

Смесь или раствор, которые не указаны по наименованию в Перечне ОГ и состоят из двух или нескольких ОГ, должны быть отнесены к той позиции, у которой надлежащее отгрузочное наименование, описание, класс или подкласс опасности, дополнительный (ые) вид (s) опасности и группа упаковки наиболее точно описывают данную смесь или данный раствор.

№ ООН	Наименование и описание	Класс или подкласс	Дополнительная опасность	Группа упаковки ООН	Специальные положения	Ограниченные и освобожденные количества		Тара и КСГМГ		Переносные цистерны и контейнеры для массовых грузов	
								Инструкции по упаковке	Специальные положения	Инструкции	Специальные положения
1	2	3	4	5	6	7a	7b	8	9	10	11
—	3.1.2	2.0	2.0	2.0.1.3	3.3	3.4	3.5	4.1.4	4.1.4	4.2.5 / 4.3.2	4.2.5
0004	АММОНИЯ ПИКРАТ сухой или увлажненный с менее 10 % воды, по массе†	1.1D				0	E0	P112a P112b P112c	PP26		
0005	ПАТРОНЫ ДЛЯ ОРУЖИЯ с разрывным зарядом†	1.1F				0	E0	P130			
0006	ПАТРОНЫ ДЛЯ ОРУЖИЯ с разрывным зарядом†	1.1E				0	E0	P130 LP101	PP67 L1		
0007	ПАТРОНЫ ДЛЯ ОРУЖИЯ с разрывным зарядом†	1.2F				0	E0	P130			
0009	БОЕПРИПАСЫ, ЗАЖИГАТЕЛЬНЫЕ, снаряженные или не снаряженные разрывным, вышибным или метательным зарядом†	1.2G				0	E0	P130 LP101	PP67 L1		
0010	БОЕПРИПАСЫ, ЗАЖИГАТЕЛЬНЫЕ, снаряженные или не снаряженные разрывным, вышибным или метательным зарядом†	1.3G				0	E0	P130 LP101	PP67 L1		
0012	ПАТРОНЫ ДЛЯ ОРУЖИЯ, С ИНЕРТНЫМ СНАРЯДОМ или ПАТРОНЫ, МАЛОКАЛИБЕРНЫЕ†	1.4S				0	E0	P130			
0014	ПАТРОНЫ ДЛЯ ОРУЖИЯ, ХОЛОСТЫЕ или ПАТРОНЫ, МАЛОКАЛИБЕРНЫЕ, ХОЛОСТЫЕ†	1.4S				0	E0	P130			

Рисунок. Перечень ОГ

Вещество или изделие	Класс	Номер ООН
АВИАЦИОННАЯ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ ТОПЛИВНАЯ ЦИСТЕРНА С БЛОКОМ ПИТАНИЯ (содержащая смесь гидразина безводного и метилгидразина) (топливо М86)	3	3165
Авиационные аварийные комплекты, см.	9	2990
Авиационные аварийные трапы, см.	9	2990
Авиационные сигнальные ракеты, см.	1.3G 1.4G 1.4S 1.1G 1.2G	0093 0403 0404 0420 0421
АДИПОНИТРИЛ	6.1	2205

Вещество или изделие	Класс	Номер ООН
АКРИЛАМИДА РАСТВОР	6.1	3426
АКРИЛОНИТРИЛ, СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ	3	1093
АКРОЛЕИН, СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ	6.1	1092
АКРОЛЕИНА ДИМЕР, СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ	3	2607
Активированный древесный уголь, см.	4.2	1362
Активированный уголь, см.	4.2	1362
Актинолит, см.	9	2590
АЛКАЛОИДОВ СОЛИ, ЖИДКИЕ, Н.У.К.	6.1	3140

Рисунок. Алфавитный указатель веществ и изделий

Типовые правила ООН носят рекомендательный характер, однако они легли в основу основных международных правовых документов, регламентирующих перевозку ОГ различными видами транспорта. В ряде случаев в международных и национальных правовых документах дается прямая отсылка к Типовым правилам ООН.

Казахстан с 2001 года является участником Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов 1957 года (ДОПОГ)[7], соответственно при перевозке ОГ по его территории в международном сообщении автомобильным транспортом применяются нормы указанного соглашения.

Для целей ДОПОГ термин «опасные грузы» означает вещества и изделия, которые не допускаются к международной дорожной перевозке согласно положениям приложений А и В к ДОПОГ или допускаются к ней с соблюдением определенных условий.

ДОПОГ носит краткий и четкий характер. Основная мысль основного текста соглашения состоит в том, что международная перевозка ОГ разрешается при условии соблюдения:

a) предусмотренных в приложении А к ДОПОГ требований, которым должны удовлетворять рассматриваемые грузы, в частности требований, касающихся их упаковки и маркировки, и

b) предусмотренных в приложении В к ДОПОГ требований, касающихся, в частности, конструкции, оборудования и движения транспортного средства, перевозящего рассматриваемые грузы.

Приложение А ДОПОГ определило перечень ОГ, которые не могут быть предметом международной перевозки. Однако страны-участницы соглашения сохраняют за собой право заключать особые двусторонние или многосторонние соглашения о том, что некоторые ОГ, перевозка которых запрещается ДОПОГ, могут при известных условиях допускаться к международным перевозкам через их территорию. Также стороны могут заключать особые двусторонние и многосторонние соглашения о том, что ОГ, международная перевозка которых допускается ДОПОГ лишь на определенных условиях, могут быть предметом международных перевозок через их территорию с соблюдением требований, менее строгих, чем те, которые предписаны ДОПОГ.

Также как и в Типовых правилах ООН основу соглашения составляет классификация ОГ и Перечень ОГ.

ДОПОГ дает следующую классификацию опасных грузов:

Класс 1 Взрывчатые вещества и изделия

Класс 2 Газы

Класс 3 Легковоспламеняющиеся жидкости

Класс 4.1 Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореактивные вещества и

твердые десенсибилизированные взрывчатые вещества

[7] http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2009/09ContentsR.html

Класс 4.2 Вещества, способные к самовозгоранию

Класс 4.3 Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой

Класс 5.1 Окисляющие вещества

Класс 5.2 Органические пероксиды

Класс 6.1 Токсичные вещества

Класс 6.2 Инфекционные вещества

Класс 7 Радиоактивные материалы

Класс 8 Коррозионные вещества

Класс 9 Прочие опасные вещества и изделия

Каждой позиции в различных классах присвоен номер ООН. Используются те же 4 типа позиций, как и в Перечне ОГ Типовых правил ООН.

Перечень ОГ ДОПОГ включает 20 колонок. В официальной публикации колонки 1-11 напечатаны слева, а 12-20 – справа (рисунок).

№ ООН	Наименование и описание	Класс	Классификационный код	Группа упаковки	Знаки опасности	Спец. положения	Ограниченные и освобожденные количества		Тара			Переносная цистерна и контейнер для массовых грузов	
									Инструкции по упаковке	Спец. положения по упаковке	Положения по совместной упаковке	Инструкция	Спец. положения
	3.1.2	2.2	2.2	2.1.1.3	5.2.2	3.3	3.4.6	3.5.1.2	4.1.4	4.1.4	4.1.10	4.2.5.2 7.3.2	4.2.5.3
(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7a)	(7b)	(8)	(9a)	(9b)	(10)	(11)
0004	АММОНИЯ ПИКРАТ сухой или с массовой долей воды менее 10%	1	1.1D		1		LQ0	E0	P112(a) P112(b) P112(c)	PP26	MP20		
0005	ПАТРОНЫ ДЛЯ ОРУЖИЯ с разрывным зарядом	1	1.1F		1		LQ0	E0	P130		MP23		
0006	ПАТРОНЫ ДЛЯ ОРУЖИЯ с разрывным зарядом	1	1.1E		1		LQ0	E0	P130 LP101	PP67 L1	MP21		

a)

Цистерна ДОПОГ		Трансп. средство для перевозки в цистернах	Транспортная категория	Специальные положения по перевозке				Идентификационный номер опасности	№ ООН	Наименование и описание
Код цистерны	Специальные положения			Упаковки	Перевозка навалом/насыпью	Погрузка, разгрузка и обработка	Эксплуатация			
4.3	4.3.5, 6.8.4	9.1.1.2	1.1.3.6 (8.6)	7.2.4	7.3.3	7.5.11	8.5	5.3.2.3		3.1.2
(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(1)	(2)
			1 (B1000C)	V2 V3		CV1 CV2 CV3	S1		0004	АММОНИЯ ПИКРАТ сухой или с массовой долей воды менее 10%
			1 (B1000C)	V2		CV1 CV2 CV3	S1		0005	ПАТРОНЫ ДЛЯ ОРУЖИЯ с разрывным зарядом
			1 (B1000C)	V2		CV1 CV2 CV3	S1		0006	ПАТРОНЫ ДЛЯ ОРУЖИЯ с разрывным зарядом

b)

Рисунок. Перечень опасных грузов, ДОПОГ

ДОПОГ содержит конкретные требования к упаковке, маркировке, условиям погрузки, транспортировки, выгрузки ОГ, а также требования, касающиеся экипажей, оборудования и эксплуатации транспортных средств, а также документации (см. таблицу 1.5).

Таблица 1.5. Содержание приложений А и В к ДОПОГ

Номер и наименование частей	Номер и наименование глав
Приложение А Общие положения и положения, касающиеся опасных веществ и изделий	
Часть 1. *Общие положения*	в отношении обеспечения безопасности Глава 1.1 Сфера охвата и применимость Глава 1.2 Определения и единицы измерения Глава 1.3 Подготовка работников, участвующих в перевозке опасных грузов Глава 1.4 Обязанности участников перевозки в области безопасности Глава 1.5 Отступления Глава 1.6 Переходные меры Глава 1.7 Общие положения, касающиеся класса 7 Глава 1.8 Проверки и прочие вспомогательные меры, направленные на обеспечение соблюдения требований, касающихся безопасности Глава 1.9 Ограничения, устанавливаемые компетентными органами в отношении перевозок Глава 1.10 Требования
Часть 2*. Классификация*	Глава 2.1 Общие положения Глава 2.2 Положения, касающиеся отдельных классов Глава 2.3 Методы испытаний
Часть 3. *Перечень опасных грузов, специальные положения и изъятия, связанные с ограниченными и освобожденными количествами*	Глава 3.1 Общие положения Глава 3.2 Перечень опасных грузов Глава 3.3 Специальные положения, применяемые к некоторым изделиям или веществам Глава 3.4 Опасные грузы, упакованные в ограниченных количествах Глава 3.5 Опасные грузы, упакованные в освобожденных количествах
Часть 4. *Положения, касающиеся упаковки и цистерн*	Глава 4.1 Использование тары, включая контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов (КСГМГ) и крупногабаритную тару Глава 4.2 Использование переносных цистерн и многоэлементных газовых контейнеров ООН (МЭГК) Глава 4.3 Использование встроенных цистерн (автоцистерн), съемных цистерн, контейнеров-цистерн и съемных кузовов-цистерн,

	корпуса которых изготовлены из металлических материалов, а также транспортных средств-батарей и многоэлементных газовых контейнеров (МЭГК) Глава 4.4 Использование цистерн, встроенных цистерн (автоцистерн), съемных цистерн, контейнеров-цистерн и съемных кузовов-цистерн из армированных волокном пластмасс (волокнита) Глава 4.5 Использование вакуумных цистерн для отходов Глава 4.6 (Зарезервирована) Глава 4.7 Использование смесительно-зарядных машин (MEMU)
Часть 5. *Процедуры отправления*	Глава 5.1 Общие положения Глава 5.2 Маркировка и знаки опасности Глава 5.3 Размещение информационных табло и маркировки на контейнерах, МЭГК, MEMU, контейнерах-цистернах, переносных цистернах и транспортных средствах Глава 5.4 Документация Глава 5.5 Специальные положения
Часть 6. *Требования к изготовлению и испытаниям тары, контейнеров средней грузоподъемности для массовых грузов (КСГМГ), крупногабаритной тары, цистерн и контейнеров для массовых грузов*	Глава 6.1 Требования к изготовлению и испытаниям тары Глава 6.2 Требования к изготовлению и испытаниям сосудов под давлением, аэрозольных распылителей, малых емкостей, содержащих газ (газовых баллончиков), и кассет топливных элементов, содержащих сжиженный воспламеняющийся газ Глава 6.3 Требования к изготовлению и испытаниям тары для инфекционных веществ категории А класса 6.2 Глава 6.4 Требования к изготовлению, испытаниям и утверждению упаковок и материалов класса 7 Глава 6.5 Требования к изготовлению и испытаниям контейнеров средней грузоподъемности для массовых грузов (КСГМГ) Глава 6.6 Требования к изготовлению и испытаниям крупногабаритной тары Глава 6.7 Требования к проектированию, изготовлению, проверке и испытаниям переносных цистерн и многоэлементных газовых контейнеров ООН (МЭГК) Глава 6.8 Требования к изготовлению, оборудованию, официальному утверждению типа, проверкам, испытаниям и маркировке встроенных цистерн (автоцистерн), съемных цистерн, контейнеров-цистерн и съемных кузовов-цистерн, корпуса которых изготовлены из металлических материалов, а также транспортных средств-батарей и многоэлементных газовых контейнеров (МЭГК) Глава 6.9 Требования к проектированию, изготовлению, оборудованию, официальному утверждению типа, испытаниям и маркировке встроенных цистерн (автоцистерн), съемных цистерн, контейнеров-цистерн и съемных кузовов-цистерн из армированных волокном пластмасс (волокнита) Глава 6.10 Требования к изготовлению, оборудованию, официальному утверждению типа, проверке и маркировке вакуумных цистерн для отходов

	Глава 6.11 Требования к проектированию, изготовлению, проверке и испытаниям контейнеров для массовых грузов Глава 6.12 Требования к конструкции, оборудованию, официальному утверждению типа, проверкам и испытаниям, а также маркировке цистерн, контейнеров для массовых грузов и специальных отделений для взрывчатых веществ смесительно-зарядных машин (MEMU)
Часть 7. *Положения, касающиеся условий перевозки, погрузки, разгрузки и обработки грузов*	Глава 7.1 Общие положения Глава 7.2 Положения, касающиеся перевозки в упаковках Глава 7.3 Положения, касающиеся перевозки навалом/насыпью Глава 7.4 Положения, касающиеся перевозки в цистернах Глава 7.5 Положения, касающиеся погрузки, разгрузки и обработки грузов
Приложение B Положения, касающиеся транспортного оборудования и транспортных операций	
Часть 8. *Требования, касающиеся экипажей, оборудования и эксплуатации транспортных средств, а также документации*	Глава 8.1 Общие требования, касающиеся транспортных единиц и их оборудования Глава 8.2 Требования, касающиеся подготовки экипажа транспортного средства Глава 8.3 Различные требования, которые должны выполняться экипажем транспортного средства Глава 8.4 Требования, касающиеся наблюдения за транспортными средствами Глава 8.5 Дополнительные требования, касающиеся отдельных классов или веществ Глава 8.6 Ограничения на проезд транспортных средств, перевозящих опасные грузы, через автодорожные туннели
Часть 9. *Требования, касающиеся конструкции транспортных средств и их допущения к перевозке*	Глава 9.1 Сфера применения, определения и требования, касающиеся допущения транспортных средств к перевозке Глава 9.2 Требования, касающиеся конструкции транспортных средств Глава 9.3 Дополнительные требования, касающиеся укомплектованных или доукомплектованных транспортных средств EX/II или EX/III, предназначенных для перевозки взрывчатых веществ и изделий (класс 1) в упаковках Глава 9.4 Дополнительные требования, касающиеся конструкции кузовов укомплектованных или доукомплектованных транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов в упаковках (кроме транспортных средств EX/II и EX/III) Глава 9.5 Дополнительные требования, касающиеся конструкции кузовов укомплектованных или доукомплектованных транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных твердых веществ навалом/насыпью Глава 9.6 Дополнительные требования, касающиеся

	укомплектованных или доукомплектованных транспортных средств, предназначенных для перевозки веществ при регулируемой температуре Глава 9.7 Дополнительные требования, касающиеся встроенных цистерн (автоцистерн), транспортных средств-батарей и укомплектованных или доукомплектованных транспортных средств, используемых для перевозки опасных грузов в съемных цистернах вместимостью более 1 м3 или в контейнерах-цистернах, переносных цистернах или МЭГК вместимостью более 3 м3 (транспортные средства EX/III, FL, OX и AT) Глава 9.8 Дополнительные требования, касающиеся укомплектованных и доукомплектованных MEMU

1.12.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения

Соглашение ДОПОГ легло в основу национальных нормативных правовых и технических актов, регламентирующего перевозку ОГ автомобильным транспортом, а также требования к АТС, оборудованию, маркировке, упаковке и пр. Положения ДОПОГ также прямо применяются при осуществлении международных автомобильных перевозок.

Законом РК «Об автомобильном транспорте» определено, что ОГ признаются любые вещества, материалы, изделия, отходы производственной и иной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке, производстве погрузочно-разгрузочных работ и хранении послужить причиной взрыва, пожара или повреждения технических средств, устройств, зданий и сооружений, а также гибели, травмирования и заболевания людей, животных, нанести вред окружающей природной среде. Перечень ОГ, допускаемых к перевозке автомобильным транспортом, определяется МИР РК (Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 17 апреля 2015 года № 460).

Договор на перевозку ОГ должен помимо других обязательных положений содержать сведения:

1) о мероприятиях по специальной обработке автотранспортных средств;
2) об организации сопровождения (в случае необходимости);
3) о порядке обеспечения средствами индивидуальной защиты водителей;
4) о порядке обеспечения элементами системы информации об опасности и нейтрализации опасного груза.

Грузоотправитель вместе с заключенным договором на перевозку ОГ предоставляет перевозчику:

1) информационные таблицы на каждое автотранспортное средство;
2) инструкцию для водителя на каждый вид опасного груза. Письменные инструкции для водителя автотранспортного средства должны быть переданы автомобильному перевозчику не позднее подачи заказа на автомобильную перевозку ОГ

Грузоотправитель обязан указать в товарно-транспортной накладной и письменной инструкции для водителя автотранспортного средства точно представляемую этим грузом опасность и меры предосторожности, которые следует предпринять.

Указанные документы могут быть представлены после заключения договора перевозки, но не позднее 5 дней до их начала, с целью согласования маршрута перевозки с органами дорожной полиции.

На перевозку ОГ классов 1, 6 и 7 согласно перечню опасных грузов, допускаемых к перевозкам автотранспортными средствами на территории Республики Казахстан, перевозчиком разрабатывается маршрут перевозки ОГ. При прохождении маршрута в пределах одного района, города или области маршрут перевозки согласовывается с подразделениями административной полиции района (города), области ДВД областей и г. г. Астаны, Алматы. В случае прохождения маршрута по территории нескольких областей согласование проводится в Комитете административной полиции МВД Республики Казахстан.

При разработке маршрута перевозки перевозчик должен руководствоваться следующими основными требованиями:

1) вблизи маршрута не должны находиться крупные промышленные объекты;
2) маршрут не должен проходить через крупные населенные пункты. В случае необходимости перевозки ОГ внутри крупных населенных пунктов, маршрут не должен проходить вблизи зрелищных, культурно-просветительных, учебных, дошкольных и лечебных учреждений;
3) на маршруте перевозки должны быть предусмотрены места стоянок транспортных средств.

Для согласования маршрута с подразделениями дорожной полиции необходимо представить следующие документы:

- Бланк маршрута перевозки ОГ;
- Свидетельство о допуске автотранспортного средства к перевозке ОГ.

При согласовании перевозки ОГ административная полиция уделяет внимание:

- Схемам организации дорожного движения, временному их изменению;

- Эксплуатационному состоянию автодорог, дорожных сооружений и железнодорожных переездов;
- Скорости перевозки;
- Необходимости и виду сопровождения

Административная полиция проводит согласование заявленного маршрута или предоставляет перевозчику мотивированный отказ в установленные сроки:

- на местную перевозку не более чем в трехдневный срок;
- на межрегиональную и международную перевозку не более чем в пятидневный срок.

Согласованный маршрут транспортировки действителен на 12 месяцев.

Срок действия свидетельства о допуске автотранспортного средства к перевозке определенных опасных грузов истекает по прошествии 1 года с момента проведения технического осмотра автотранспортного средства.

При перевозке взрывчатых или сильнодействующих ядовитых веществ по перечням, утверждаемым Правительством Республики Казахстан; гражданского и служебного оружия и патронов к нему, гражданских пиротехнических веществ и изделий с их применением требуется наличие разрешения, выдаваемого органами внутренних дел.

Погрузка и разгрузка ОГ производятся грузоотправителем, грузополучателем, имеющими разрешение (допуск) на производство этих работ.

Перевозка ОГ регулируется уполномоченным органом в области транспорта, при этом разрешение выдается на конкретный ОГ (Закон РК о разрешениях и уведомлениях)..

Водители транспортных средств, осуществляющие перевозку ОГ и АТС, используемые для перевозки ОГ, должны соответствовать определенным квалификационным требованиям, изложенным в Приказк и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 17 апреля 2015 года № 460 «Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом и перечня опасных грузов, допускаемых к перевозке автотранспортными средствами на территории Республики Казахстан».

Водители, осуществляющие перевозку опасных грузов автотранспортным средством, должны соответствовать следующим квалификационным требованиям:

1) наличие удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории;
2) наличие стажа непрерывной работы в качестве водителя транспортного средства этой категории не менее трех лет;

3) прохождение общего медицинского освидетельствования и предрейсового и послерейсового медицинского осмотра для профессиональных водителей с отметкой на путевом листе;

4) наличие свидетельства о допуске водителя к перевозке опасного груза по территории Республики Казахстан по форме, согласно приложению 5 к Правилам.

Автотранспортные средства, перевозящие ОГ, должны соответствовать следующим квалификационным требованиям:

1) конструктивно-техническим характеристикам завода-изготовителя и нормативным документам по стандартизации Республики Казахстан к конструкции, оборудованию и техническому состоянию транспортных средств, перевозящих опасные грузы;

2) данным регистрационных документов;

3) условиям безопасной перевозки конкретных опасных веществ и изделий, подлежащих транспортировке, согласованным в установленном порядке;

4) санитарно-гигиеническим критериям, предъявляемым к автотранспортным средствам в соответствии с законодательством Республики Казахстан;

5) Правилам дорожного движения Республики Казахстан и другим нормативным правовым актам Республики Казахстан;

6) оборудованы контрольными устройствами регистрации режима труда и отдыха водителей (тахографами);

7) оборудованы опознавательными знаками согласно Правилам дорожного движения и действующим нормативным документам по стандартизации Республики Казахстан;

8) наличие допуска автотранспортного средства к перевозке ОГ по территории Республики Казахстан. Срок действия свидетельства о допуске автотранспортного средства к перевозке определенных опасных грузов истекает по прошествии одного года с момента выдачи свидетельства.;

9) укомплектованы исправным инструментом и оборудованием согласно действующим нормативным документам по стандартизации Республики Казахстан;

10) в необходимых случаях комплектуется средствами нейтрализации перевозимого опасного вещества и средствами индивидуальной защиты водителя и сопровождающего персонала.

До начала поездки водитель, осуществляющий перевозку ОГ должен пройти предрейсовый инструктаж по перевозке ОГ и иметь при себе следующие сопроводительные документы:

1) регистрационные документы на автотранспортное средство;

2) путевой лист с указанием маршрута перевозки в соответствии с требованиями настоящих Правил, с отметкой «Опасный груз»;

3) инструкцию для водителя, согласно приложению 4 к Правилам;

4) свидетельство о допуске водителя к перевозке опасного груза по территории Республики Казахстан по форме, согласно приложению 5 к Правилам;

5) бланк маршрута перевозки опасного груза классов 1, 6 и 7, согласно перечню опасных грузов, допускаемых к перевозкам автотранспортными средствами на территории Республики Казахстан по форме, согласно приложению 6 к Правилам;

6) товарно-транспортную накладную;

7) план действий в аварийной ситуации, разработанный грузоотправителем;

8) адреса и телефоны перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя, уполномоченных органов по контролю за обеспечением безопасной эксплуатации транспорта, безопасности дорожного движения, в сфере гражданской защиты, расположенных по маршруту движения.

Водитель не вправе отклоняться от установленного и согласованного маршрута перевозки ОГ и мест стоянок.

Движение по территории Республики Казахстан транспортных средств, перевозящих ОГ, осуществляется в соответствии с Правилами дорожного движения и Правилами перевозок опасных грузов автотранспортными средствами.

Автотранспортное средство, перевозящее опасный груз, не должно иметь более одного прицепа (или полуприцепа). При перевозке опасных грузов колонной, состоящей из 5 и более АТС, в ее составе обязательно наличие резервного порожнего АТС, предназначенного для перевозки данного вида груза. Резервное АТС должно следовать в конце колонны.

Также при перевозке ОГ колонной АТС возможно наличие автомобиля (автомобилей) сопровождения, который(ые) выделяется перевозчиком или грузоотправителем (грузополучателем). Автомобилю сопровождения необходимо двигаться впереди сопровождаемых транспортных средств. Автомобиль сопровождения оборудуется проблесковым маячком оранжевого цвета, включение которого во время перевозки обязательно.

Сопровождение патрульным автомобилем полиции осуществляется в случае, если в процессе движения возникает необходимость проведения

дополнительных мероприятий по регулированию дорожного движения с целью обеспечения безопасности проезда.

Участники перевозки опасных грузов должны принять соответствующие организационные и технические меры по обеспечению безопасности, с целью предотвращения нанесения ущерба здоровью и жизни людей, окружающей среде.

Грузоотправители (грузополучатели) взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных, ядовитых и других опасных грузов обеспечивают безопасность их перевозки путем наличия необходимых средств и мобильных подразделений для предупреждения аварийных ситуаций при перевозке грузов, а также ликвидации последствий аварий.

Государственный контроль за перевозкой ОГ осуществляется Комитет транспорта Министерства по инвестициям и развитию РК[8], органами административной полиции.

1.12.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства

Необходимо обеспечить участие представителей Казахстана на регулярных встречах Рабочей группы по перевозкам опасных грузов. Соглашения ДОПОГ регулярно обновляется. Все вносимые поправки обсуждаются в ходе ежегодных встреч представителей стран-участниц ДОПОГ.

Одним из основных недостатков существующей системы регулирования перевозок опасных грузов, как представляется, является отсутствие нормативно установленного взаимодействия контролирующих органов.

Не существует единого органа, который бы мог в необходимом объеме осуществлять мониторинг перевозок опасных грузов, в том числе с использованием систем GPS/ГЛОНАСС.

1.13. СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ СКОРОПОРТЯЩИХСЯ ПИЩЕВЫХ ПРОДУКТОВ И О СПЕЦИАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ЭТИХ ПЕРЕВОЗОК (СПС), 1970

1.13.1. Обзор соглашения, создаваемые выгоды и накладываемые обязательства

Особые условия перевозки скоропортящейся пищевой продукции (СПП) состоят в том, что она требует защиты от действия на нее высоких и низких

[8] http://transport.mid.gov.kz/ru/pages/polozhenie-o-komitete-3

температур наружного воздуха. Это требование защиты достигается путем использования специального подвижного состава и контейнеров-рефрижераторов с применением различных холодильных устройств или оснащенных запасами льда.

Для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов перевозчики должны использовать специализированные автотранспортные средства, имеющие санитарно-эпидемиологические заключения, оформленные в соответствии с приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 30 мая 2015 года № 415 «Об утверждении форм учетной и отчетной документации в сфере санитарно-эпидемиологического благополучия населения».

Также для перевозки СПП требуются дополнительные документы (прикладываются к накладной):

- сертификат соответствия;
- при перевозке СПП, подлежащих ветеринарно-санитарному контролю, -ветеринарный сертификат (см. Решение Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года № 317 О применении ветеринарно-санитарных мер в Таможенном союзе);
- при перевозках СПП, подлежащих фитосанитарному контролю - фитосанитарный сертификат (см. Решение Комиссии Таможенного союза от 18 июня 2010 года № 318 Об обеспечении карантина растений в Евразийском экономическом союзе)

На автомобильном транспорте перевозка СП в международном сообщении регулируется Соглашением о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах предназначенных для этих перевозок (СПС), совершенным в Женеве 1 сентября 1970 года и вступившим в силу 21 ноября 1976 года.

Текст соглашения не является неизменным. За время, прошедшее после его вступления в силу, Рабочая группа по перевозкам скоропортящихся пищевых продуктов (WP.11) Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии регулярно вносила поправки в текст самого Соглашения и приложений к нему и обновляла этот текст.

СПС является Соглашением между государствами, и не существует никакого всеобщего органа, отвечающего за его применение. СПС не предусматривает также санкций за нарушение его норм. На практике проверки на дорогах производятся Договаривающимися сторонами, и в случае невыполнения установленных норм виновные могут быть привлечены к правовой ответственности компетентными национальными органами в соответствии с их внутригосударственным законодательством.

На настоящий момент времени участницами СПС являлись следующие страны: Австрия, Азербайджан, Албания, Андорра, Беларусь, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония,

Венгрия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Казахстан, Кыргызстан, Латвия, Литва, Люксембург, Марокко , Монако, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Молдова, Российская Федерация, Румыния, Саудовская Аравия, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Таджикистан, Тунис, Турция, Узбекистан, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Черногория, Чешская Республика, Швеция, Эстония.

Согласно СПС к СП относятся следующие грузы:

1. Быстрозамороженные (глубокозамороженные) и замороженные пищевые продукты;
2. Пищевые продукты, даже если они не являются ни быстрозамороженными (глубокозамороженными), ни замороженными:
    1) Сырое молоко;
    2) Красное мясо и крупная дичь (кроме субпродуктов);
    3) Мясные продукты;
    4) Пастеризованное молоко;
    5) Масло, свежие молочные продукты (йогурт, кефир, сливки и молодой незрелый сыр);
    6) Готовые пищевые продукты (мясо, рыба, овощи);
    7) Готовые к употреблению сырые овощи и овощные продукты;
    8) Концентрированный фруктовый сок;
    9) Дичь (кроме крупной дичи), домашняя птица и кролики;
    10) Субпродукты;
    11) Рубленное мясо;
    12) Необработанные рыба, моллюски и ракообразные.

Согласно СПС для перевозки СП, указанных выше, должны применяться «изотермические транспортные средства», «ледники», «рефрижераторы» и «отапливаемые» транспортные средства, которые удовлетворяют определениям и нормам, указанным в приложении 1 к СПС. Данные АТС и оборудование должны выбираться и использоваться таким образом, чтобы в течение всей перевозки могли соблюдаться температурные условия, установленные для СП (таблица 1.6). Кроме того, должны быть приняты все необходимые меры, в частности в отношении температуры продуктов в момент погрузки и операций по замораживанию и повторному замораживанию в пути или других необходимых операций.

Таблица 1.6. Температурные условия для транспортировки замороженных и свежих продуктов[9]

Наименование скоропортящихся продуктов	Температурный режим
Температуры для транспортировки замороженных и глубокозамороженных продуктов питания	
Рыбные продукты	-18°C (*) min -15°C
Мясо	-10°C (*) min -7°C
Потроха, яйца без скорлупы, домашняя птица и дичь	-10°C (*) min -7°C
Масло или другие жировые вещества	-10°C (*) min -7°C
Фруктовое мороженное	-10°C (*) min -7°C
Другое мороженое	-15°C (*) min -12°C
Другие продукты питания	-18°C (*) min -15°C
Домашняя птица и кролики	-1°C +4°C (*) max +8°C
Температурные условия для транспортировки замороженных и свежих продуктов	
Свежее молоко, перевозимое в цистернах или бидонах с предприятий до центров сбора молока или же напрямую на установки термической обработки и упаковки для прямого потребления	+8°C
Свежее молоко, перевозимое в цистернах из центров сбора молока на установки термической обработки и упаковки для прямого потребления. Свежее молоко, перевозимое в цистернах от одной термической установки к другой установке по термической обработке молока и упаковке для прямого потребления	+0°C +4°C
Пастеризованное молоко в упаковке	+0°C +4°C (*) max +9°C
Молочные продукты: ферментированное молоко, сливки или сметана, свежие сыры	+0°C +4°C max +14°C(*)
Рикотта или творог	+0°C +4°C (*) max +9°C

[9] Сайт Проекта ТРАСЕКА «Развитие центров сертификации оборудования по перевозке скоропортящихся продуктов в Казахстане, Республике Кыргызстан, в Таджикистане, Узбекистане и Туркменистане в рамках соглашения СПС» http://www.atpproject.kz/tech-asp-FzPT-ru.htm

Наименование скоропортящихся продуктов	Температурный режим
Сливочное масло	+1°C +6°C
Сконцентрированное сливочное (обезвоженное)	+6°C +18°C
Обезвоженное жидкое сливочное масло	более +32°C
Мясо	-1°C +7°C (*) max +10°C
Домашняя птица и кролик	-1°C +4°C (*) max +8°C
Дичь	-1°C +3°C (*) max +8°C
Потроха	-1°C +3°C (*) max +8°C
Свежие рыбные продукты (транспортировать только подо льдом)	+0°C +4°C
Съедобные моллюски, в упаковке, включая очищенные от раковин, такие как мидии и морские гребешки	+6°C
(*) Вышеназванные температуры должны оставаться постоянными и неизменными, однако при раздробленных разгрузках, с соответствующими многочисленными открытиями транспорта для разгрузки товара, допустимы небольшие отклонения до максимальных пределов, приведенных выше температур	

СПС предъявляет жесткие требования к АТС, задействованным в перевозках СП, и методам их испытаний

СПС предусмотрена выдача Свидетельства о соответствии транспортных средств компетентными органами на основании протоколов испытаний. Протоколы испытаний не являются свидетельствами. Для того чтобы избежать дублирования испытаний, каждая Договаривающаяся сторона СПС должна признавать испытательные станции любой Договаривающейся стороны, официально уполномоченные компетентным органом данной страны. С перечнем испытательных станций, официально уполномоченных компетентными органами стран СПС на проведение испытаний, можно ознакомиться на сайте ЕЭК ООН http://unece.org/trans/main/welcwp11.html.

Договаривающиеся стороны могут признавать протоколы испытаний, выданные испытательными станциями в странах, которые не являются Договаривающимися сторонами, и утвержденные компетентными органами этих стран.

1.13.2. Анализ национального законодательства на предмет соответствия требованиям соглашения

Республика Казахстан присоединилась к СПС согласно Указу Президента РК от 12 мая 1995 г. N 2273.

В целях обеспечения исполнения требований СПС было подписано Постановление Правительства РК от 1 июля 2004 года N 724 «О назначении компетентных органов по применению Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС)». Ответственным за применение СПС, за исключением пункта 2 статьи 4 было назначено Министерство транспорта и коммуникаций РК (МТК РК). Ответственным за применение пункта 2 статьи 4 СПС было назначено Министерство здравоохранения РК.

Но основании Приказа и.о. МТК РК от 16 июня 2005 года № 210-I «Об организации освидетельствования специальных транспортных средств, предназначенных для международных перевозок скоропортящихся пищевых продуктов» было разрешено ТОО «Термо Кинг в Алматы» выполнение функции *испытательной станции и экспертных проверок транспортных средств, предназначенных для международной перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, по результатам которых они составляют протокола испытаний, предусмотренных положениями СПС.*.

Данным приказом органом, обеспечивающим выдачу свидетельств соответствия СПС на основание протоколов испытаний, назначен Комитет транспорта и путей сообщения МТК РК. Право подписи на Свидетельстве представлено Председателю и заместителям Председателя Комитета транспорта и путей сообщения Министерства транспорта и коммуникаций РК.

Контроль за соблюдением перевозчиками требований к подвижному составу, выполняющему перевозки СП в международном сообщении был возложен на Комитет транспорта МИР РК.

Примечательно, что, несмотря на реорганизацию гос. органов, в указанные документы не вносилось никаких изменений и документы не признаны утратившими силу. Согласно Указу Президента РК О реформе системы государственного управления Республики Казахстан МИР РК является правопреемником прав и обязательств МТК РК в соответствии с передаваемыми функциями и полномочиями.

Порядок освидетельствования автотранспортных средств, перевозящих скоропортящиеся грузы в международном сообщении, и требования к автотранспортным средствам, перевозящим скоропортящиеся грузы, определены Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, утв. приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 30 апреля 2015 года № 546 (см. ст. 1 Правил).

Для получения свидетельства о соответствии транспортного средства требованиям Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) установленного образца заявители направляют в уполномоченный орган заявку по форме, согласно приложению 16 к Правилам, копию технического паспорта, оригинал протокола испытания или оригинал протокола экспертной проверки.

На основании положительных данных протоколов испытаний, выдаваемых испытательными станциями или экспертными организациями (экспертами), уполномоченный орган оформляет и выдает заявителю Свидетельство по форме, согласно приложению 17 к Правилам в течение десяти рабочих дней.

Перевозка СП на территории Казахстана также регулируется нормативными правовыми актами в области перевозки грузов, санитарно-эпидемиологического благополучия населения, техническими регламентами и нормативными техническими документами, в том числе:

- Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 546 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»;
- Технические регламенты ТС в области безопасности продукции;
- Санитарные правила «Санитарно-эпидемиологические требования к условиям хранения и срокам реализации скоропортящихся пищевых продуктов»», утв. приказом Министра здравоохранения Республики Казахстан от 24 сентября 2010 года № 755 г.

1.13.3. Определение мер по совершенствованию национального законодательства

Представляется целесообразным:

1. Включить в Реестр государственных услуг (утв. постановлением Правительства Республики Казахстан от 18 сентября 2013 года № 983) услуги по выдаче Свидетельства о соответствии транспортного средства требованиям Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС);
2. Внести изменения в Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утв. приказом Министра по инвестициям и развитию РК от 30 апреля 2015 года № 546:
   - В Приложении 17 к Правилам изменить образец бланка Свидетельства СПС, приведя его в соответствие с требованиями Соглашения СПС (версия от 30 сентября 2015 г.), а именно части А Добавления 3 Приложения 1. Указать на то, что Свидетельства о

соответствии транспортных средств, выданные до 2 января 2011 года на основании действующих до 1 января 2011 года требований к образцу свидетельства, который приводится в добавлении 3 к приложению 1 СПС, остаются в силе до первоначальной даты истечения срока их действия. Свидетельства о соответствии, выданные до даты вступления в силу поправки к пункту 3 образца бланка свидетельства (30 сентября 2015 года), остаются действительными до первоначальной даты истечения срока их действия.

На последнем собрании Союза международных перевозчиков Казахстана (КазАТО), прошедшем 20 мая 2016 года в городе Алматы, выступающие высказали претензии к тому, что только одна компания в Казахстане проводит необходимые испытания. Например, из одного выступления: «Сегодня перевозчикам при ввозе рефрижератора нужно производить его освидетельствование обязательно в Алматы, в компании «Термо Кинг». Но офис, например, компании «KREISS ASIA» находится в Уральске, за 6000 км от Алматы. Согласитесь, дороговато гонять транспортное средство так далеко. Предлагается, рассмотреть вопрос возможности признания освидетельствования «Термо Кинг» Российской Федерации. До Самары ближе, всего 250 км».

В связи с изложенным предлагаем рассмотреть возможность признания в странах ЕАЭС протоколов испытаний или протоколов экспертной проверки, выданных испытательными станциями или экспертными организациями (экспертами) стран ЕАЭС, и выдачи на их основе национальных Свидетельств о соответствии транспортных средств требованиям СПС. В качестве первоочередного шага могло бы стать заключение соответствующего Соглашения между странами-участницами ЕАЭС и создание реестров испытательных станций или экспертных организаций (экспертов), выданных Свидетельств по аналогии с Едиными реестрами органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза, выданных сертификатов соответствия и зарегистрированных деклараций о соответствии[10].

2. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ИМПЛЕМЕНТАЦИИ НОРМ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА В НАЦИОНАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Образование суверенного государства Республики Казахстан и появление его на мировой арене в качестве полноправного субъекта системы

[10] http://www.eurasiancommission.org/ru/docs/Lists/List/techreg.aspx

международных правовых отношений потребовало принятия необходимых мер по укреплению его правового международного статуса в области транспорта.

Транспорт – неотъемлемый элемент международных торгово-экономических и культурных связей, обеспечивающий возможность их реализации. В то же время осуществление перевозок в межгосударственном сообщении существенно осложняется особенностями национального законодательства и условий перевозок в границах различных государств. Для обеспечения беспрепятственного продвижения грузов в международном сообщении мировым сообществом сформирована специальная правовая база в виде различного рода соглашений и конвенций, унифицирующая условия перевозок, отражающая единые требования и правила их осуществления, единую ответственность сторон, гарантирующая единые права всем участникам перевозочного процесса в границах стран, присоединившихся к этим документам.

Международные документы по транспорту определяют: требования к транспортной инфраструктуре, организации дорожного движения, правила оформления перевозочных документов, нормы и порядок приема грузов к перевозке и выдачи его в пункте назначения, условия пограничного контроля, условия и пределы ответственности перевозчиков и др. Они разрабатываются по всем видам транспорта под эгидой ведущих международных организаций: ЕЭК и ЭСКАТО ООН, ЮНКТАД, ОСЖД, ИМО ООН и др.

Присоединение к этим правовым документам означает готовность государства гарантировать соблюдение в своих границах предусмотренных ими правил, норм и требований, прав и обязанностей участников перевозочного процесса. Это повышает доверие к государству, его международный авторитет и является одной из главных предпосылок использования его территории для транзитных перевозок.

Располагая солидным транзитно-транспортным потенциалом, республика ведет последовательную работу по формированию нормативно-правовой базы международных перевозок путем присоединения к основополагающим международным правовым актам, регламентирующим работу транспорта, и гармонизации внутреннего транспортного законодательства с учетом требований этих документов.

Наряду с действующими международными соглашениями и конвенциями в области транспорта, важную роль в облегчении перевозок в межгосударственном сообщении играют двусторонние и многосторонние межгосударственные соглашения по эксплуатации международных транспортных коридоров, регламентирующих комплекс правовых и организационных вопросов по обеспечению перевозок на всем их протяжении. По общетранспортным проблемам, наземному и водному транспорту Казахстан с другими странами в настоящее время связывает более 100 таких соглашений.

Присоединение к основным международным правовым документам, регламентирующим деятельность транспорта, несомненно, имеет решающее значение для обеспечения международных перевозок. Однако, в достижении оптимальных результатов в этой области очень важную роль играет также систематический контроль имплементации основных требований международных документов в национальное законодательство и анализ их эффективности.

3. ОЦЕНКА ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ПРИСОЕДИНЕНИЯ К ДРУГИМ МЕЖДУНАРОДНЫМ КОНВЕНЦИЯМ И СОГЛАШЕНИЯМ В ОБЛАСТИ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА НА ОСНОВЕ АНАЛИЗА ОПЫТА ДРУГИХ СТРАН СНГ

3.1. Опыт стран СНГ в области присоединения к другим международным конвенциям и соглашениям в области грузового транспорта

Ситуацию с гармонизацией законодательных норм и унификацией технических стандартов особенно наглядно демонстрирует процесс присоединения стран СНГ к важнейшим многосторонним соглашениям и конвенциям, принятым под эгидой крупнейших международных организаций, в частности ЕЭК ООН. Именно через имплементацию в национальном законодательстве норм и стандартов, закрепленных в международных соглашениях и конвенциях, и происходит гармонизация правовых баз, а уже на ее основе и интеграция в региональные и мировые транспортные системы.

Анализ присоединения государств - участников СНГ к основополагающим многосторонним документам в области транспорта показал, что часть соглашений не действует полностью на всей территории Содружества. Так, еще в 2000 году Центром по проблемам управления перевозками грузов и пассажиров НИИ автомобильного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации была разработана Концепция присоединения государств - участников СНГ к конвенциям и соглашениям ООН **в области автомобильного транспорта**. В этом документе были определены приоритетные направления и технико-экономическое обоснование присоединения к конвенциям и соглашениям для стран Содружества, подтверждены необходимость и преимущества присоединения (таблица 3.1).

Таблица 3.1. Конвенции и соглашения в области автомобильного транспорта, рекомендованные к присоединению странам СНГ

№ п/п	Наименование конвенции и соглашения	Особенности конвенции и соглашения	Технико-экономическое обоснование
1	2	3	4
Конвенции и соглашения, обеспечивающие безопасность движения, защиту окружающей среды, внедрение прогрессивных технологий перевозок			
1.	Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года	Способствуют развитию международных транспортных коридоров и возможности их продления в регионы Центральной Азии и Закавказья	Для Украины среднегодовой экономический эффект от улучшения условий движения на автомобильных дорогах составит около 100 млн. долл. США
2.	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП) от 1 февраля 1991 года		
3.	Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года	Способствуют адаптации нормативно-правовой базы в области обустройства дорог и дорожного движения с европейской, а также упорядочения лицензирования и сертификации на автомобильном транспорте	Способствуют сокращению средней продолжительности доставки пассажиров и грузов к месту назначения с 24 - 48 час. до 18 - 36 час.; уменьшению экологического ущерба, загрязнения атмосферы с 78,3% до 58,2%; снижению аварийности на 30 - 35%
4.	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1968 года), от 1 мая 1971 года		
5.	Протокол о дорожных знаках и сигналах от 19 сентября 1949 года		
6.	Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 8 ноября 1968 года		
7.	Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 года), от 1 мая 1971 года		
8.	Протокол о разметке дорог к Европейскому соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах, от 1 марта 1973 года		
9.	Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, от 16 октября 1995 года		

№ п/п	Наименование конвенции и соглашения	Особенности конвенции и соглашения	Технико-экономическое обоснование
1	2	3	4
Соглашение, обеспечивающее режим труда и отдыха водителей			
10.	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года	Устанавливает единые требования к режимам труда и отдыха водителей автомобилей	Способствует снижению аварийности на 10 - 15% и повышению производительности труда водителей на 25 - 30%
Конвенции правового обеспечения перевозки грузов			
11.	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 года	Устанавливают правовые взаимоотношения сторон при международных автомобильных перевозках грузов	Способствуют сокращению срока доставки грузов на 15 - 20%
12.	Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 5 июля 1978 года		
Конвенции, обеспечивающие улучшение условий перевозки (таможенные вопросы)			
13.	Конвенция о таможенных льготах для туристов, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года	Упрощают таможенные процедуры и улучшают условия международных перевозок	Способствуют сокращению простоев автомобилей, автопоездов при международных перевозках на пограничных переходах на 10 - 15%
14.	Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств, подписанная в Нью-Йорке 4 июня 1954 года		
15.	Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 14 ноября 1975 года		
16.	Таможенная конвенция, касающаяся временно ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, от 18 мая 1956 года		
17.	Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 2 декабря 1972 года		
18.	Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года		
19.	Международная конвенция о согласовании уровня проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года		

№ п/п	Наименование конвенции и соглашения	Особенности конвенции и соглашения	Технико-экономическое обоснование
1	2	3	4
Соглашения, обеспечивающие перевозку опасных и скоропортящихся грузов			
20.	Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1956 года	Устанавливают единые международные стандартизированные требования к перевозке опасных грузов Способствуют снижению вероятностей возникновения чрезвычайных ситуаций на 30 - 35%, сокращению уровня вреда окружающей среде, жизни и здоровью людей на 25 - 40%	Устанавливают единые международные стандартизированные требования к перевозке опасных грузов Способствуют снижению вероятностей возникновения чрезвычайных ситуаций на 30 - 35%, сокращению уровня вреда окружающей среде, жизни и здоровью людей на 25 - 40%
21.	Протокол о внесении поправок в статью 1а), статью 14(1) и статью 14(3) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 28 октября 1993 года		
22.	Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС), от 01.09.1970 года	Устанавливает единые международные стандартизированные требования к перевозке скоропортящихся грузов	Способствует сокращению потерь грузов при перевозке
Конвенции и соглашения, обеспечивающие перевозку пассажиров			
23.	Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа (КМАПП), подписанная главами правительства государств СНГ 9 октября 1997 года	Унифицирует условия международных перевозок пассажиров автобусами в государства- участники СНГ	Способствует развитию экономической интеграции и согласованности действий в условиях общего экономического пространства, упрощению процедуры пересечения границ, защите законных прав и интересов пассажиров, а также является основой для разработки скоординированных транспортных систем, сертификации и порядка лицензирования
24.	Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП) от 1 марта 1973 года и Протокол к ней от 5 июля 1978	Устанавливает порядок и размеры выплат перевозчиками за вред, причиненный пассажирам, и ущерб их багажу	Обеспечивает выполнение европейских стандартов по защите законных прав и

№ п/п	Наименование конвенции и соглашения	Особенности конвенции и соглашения	Технико-экономическое обоснование
1	2	3	4
	года		интересов пассажиров и снижает на 10 - 15% доходы перевозчиков
25.	Европейское соглашение по международным нерегулярным перевозкам пассажиров автобусами (ИНТЕРБУС). Проект ЕЭК ООН	Унифицирует технологические требования при выполнении нерегулярных перевозок пассажиров	Способствует увеличению объемов международных перевозок на 25 - 30%
26.	Международное соглашение (Универсальный договор) по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств по системе "Зеленая карта" от 20.10.1999 года	Определяет условия и порядок обязательного страхования гражданской ответственности при международных перевозках	Для Российской Федерации способствует ежегодному увеличению валютных поступлений от страхования до 20 млн. долл. США
Соглашения, обеспечивающие сертификацию услуг автомобильного транспорта			
27.	Соглашение о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров. Одобрено на Конференции ЕЭКООН 13 ноября 1997 года	Предусматривается выдача международных сертификатов технического осмотра транспортных средств	Для Российской Федерации и Украины гармонизация требований к сертификации технического обслуживания и ремонта автомобилей позволит на 30 - 35% сократить количество дорожно-транспортных происшествий, на 10 - 15% сократить вредные выбросы в атмосферу
Источник: Концепция присоединения государств-участников СНГ к международным конвенциям и соглашениям в области автомобильных перевозок			

Казахстан присоединился к большинству из перечисленных конвенций и соглашений. Он не является участником следующих многосторонних договоров в области грузового транспорта:

1. Таможенная конвенция, касающаяся временно ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, от 18 мая 1956 года;
2. Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года;
3. Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 5 июля 1978 года;

4. Протокол о внесении поправок в статью 1a), статью 14(1) и статью 14(3) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 28 октября 1993 года;
5. Международное соглашение (Универсальный договор) по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств по системе "Зеленая карта" от 20.10.1999 года.

Рассмотрим ниже вопросы присоединения стран СНГ к перечисленным документам.

Конвенции в области временного ввоза (Таможенная конвенция, касающаяся временно ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, от 18 мая 1956 года и Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года)

Участниками Таможенной конвенции, касающейся временно ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей от 18 мая 1956 года из стран СНГ являются только Азербайджан, Кыргызстан и Узбекистан.

Ни одно из государств СНГ не является участником Европейской конвенции о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года.

Периодом формирования современных правил временного ввоза стали 50-е годы XX века, а основная роль в данном процессе принадлежала трем международным институциям: ООН в лице ряда своих специализированных агентств, Секретариат ГАТТ 1947, и созданный в 1953 г. Совет таможенного сотрудничества (ныне ВТамО)[11].

В то время как ГАТТ и Совет таможенного сотрудничества (СТС) акцентировали свое внимание на развитии торговли, в центре внимания ООН оказались вопросы развития международного транспорта и туризма. Так, 4 июля 1954 г. на Конференции ООН по таможенным формальностям в отношении временного ввоза частного автотранспорта и туризма была подписана Таможенная конвенция о временном ввозе частных наземных транспортных средств. Этой Конвенцией помимо освобождения от уплаты таможенных пошлин временного ввоза частных транспортных средств для физических лиц-нерезидентов, устанавливался универсальный документ – «carnet de passages en douane», позднее получивший сокращенное название Карнет CPD. Предназначением Карнета стало гарантирование уплаты ввозных таможенных пошлин и налогов, а также возможных таможенных штрафов, в случае возникновения оснований для их наложения.

[11] http://eppd13.cz/wp-content/uploads/2014/2014-1-1/05.pdf

В 1956 г. процедура временного ввоза с применением Карнета CPD была распространена на коммерческие наземные транспортные средства. Это произошло после подписания 18 мая 1956 г. в Женеве Таможенной конвенции о временном ввозе коммерческих наземных транспортных средств.

Необходимо отметить роль ЕЭК ООН в формировании современных правил временного ввоза не только личных вещей и транспортных средств, но и оборудования, используемого для транспортировки грузов – контейнеров и поддонов (паллет). Под эгидой этой организации была принята Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года. В соответствии со ст. 2 Конвенции разрешается ввоз поддонов (паллетов) без уплаты ввозных таможенных пошлин и без применения ввозных ограничений и запретов по нескольким типовым моделям перемещения через таможенную границу: 1) если паллеты были ранее вывезены либо будут впоследствии вывезены; 2) если эквивалентное количество паллет такого же типа и стоимости было ранее ввезено, либо будет впоследствии вывезено.

Таким образом, в рамках Конвенции о поддонах была предложена специфическая процедура временного ввоза, которая базируется не на обязательствах о реэкспорте конкретных товаров, а на учете общего количества идентичных товаров, ввозимых и вывозимых с таможенной территории.

К началу 60-х годов XX века была создана система правовых норм, составляющих институт временного ввоза определенных товаров и транспортных средств. Однако она не учитывала начавшийся значительный рост международной торговли товарами и услугами, потребовавший универсализации таможенных процедур и их упрощения. Логическим результатом процесса глобализации стала разработка других международных документов.

В 1961 г. ВТАО совместно с договаривающимися сторонами ГАТТ и ЮНЕСКО с учетом рекомендаций Международной торговой палаты, разработала Таможенную конвенцию о карнете А.Т.А. для временного ввоза товаров (Конвенция А.Т.А.).

Согласно преамбуле этой Конвенции основной ее целью является принятие единого порядка временного беспошлинного ввоза товаров, пользующихся значительными преимуществами в международной коммерческой и культурной сферах деятельности, предусматривающего достижение более высокой степени гармонизации и унификации в таможенных системах договаривающихся сторон.

Вышеуказанная Конвенция предусматривает применение государствами-участниками карнета А.Т.А. – единого международного таможенного документа, заменяющего таможенные декларации и позволяющего осуществлять упрощенное и ускоренное таможенное оформление временного ввоза товаров.

В ст. 1 Конвенции А.Т.А. раскрывается содержание понятия «временный ввоз». Под этим понятием подразумевается временный ввоз товаров, необлагаемый ввозными пошлинами в соответствии с положениями ст. 3 Конвенции или национальным законодательством и правилами страны ввоза.

В ст. 3 Конвенции А.Т.А. определяется область применения Конвенции и устанавливается международно-правовое обязательство каждой договаривающейся стороны принимать вместо своих национальных таможенных документов карнеты А.Т.А., действующие на ее территории и выданные и используемые согласно Конвенции на товары, временно ввезенные в соответствии с положениями:

а) Таможенной конвенции о временном ввозе профессионального оборудования, совершенной в Брюсселе 8 июня 1961 года,

б) Таможенной конвенции о порядке ввоза товаров для демонстрации на выставках, ярмарках, конференциях и подобных мероприятиях, совершенной в Брюсселе 8 июня 1961 года, если она является участницей этих Конвенций.

В ст. 3 указывается также, что карнеты А.Т.А. могут приниматься в соответствии с положениями других международных конвенций о временном ввозе (например, Соглашение ЮНЕСКО о ввозе материалов образовательного, научного и культурного характера 1950 г.; Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках) или для процедур временного ввоза согласно национальному законодательству и для транзита на основе положений Конвенции. При этом особо указывается, что товары, предназначенные для переработки или для ремонта, не могут ввозиться по карнетам А.Т.А.

В Конвенции А.Т.А. устанавливается единый для всех государств-участников порядок выдачи карнетов А.Т.А., определяются субъекты выдачи этих документов и субъекты, гарантирующие уплату сумм импортных пошлин и любых иных сумм в случае невыполнения условий временного ввоза товаров. Так, в ст. 1 Конвенции в качестве субъекта выдачи карнетов А.Т.А. указывается выдающая ассоциация в качестве субъекта, гарантирующего суммы, подлежащие уплате в случае невыполнения условий временного ввоза – гарантирующая ассоциация. Закрепляется также положение о том, что деятельность выдающих и гарантирующих ассоциаций осуществляется с разрешения национальных таможенных органов. В качестве приложения к Конвенции приведен образец карнета А.Т.А.

Конвенция А.Т.А. устанавливает минимум льгот в отношении использования карнетов А.Т.А. и не запрещает использование более широких льгот государствами – участниками Конвенции (ст. 17).

Условием присоединения к Конвенции является принятие всех ее положений, с возможностью только лишь одной оговорки, касающейся права государства-участника не принимать карнеты А.Т.А. по Конвенции для почтового обмена.

Функции по контролю за соблюдением положений Конвенции А.Т.А., а также функции депозитария возложены самим соглашением на ВТамО в лице ее Генерального секретариата и Генерального секретаря.

Согласно ст. 18 Конвенции Генеральный секретарь ВТамО по запросу любой из договаривающихся сторон созывает встречи государств-участников для рассмотрения вопросов действия Конвенции, рассмотрения мер по обеспечению ее единообразного толкования и применения. При этом закрепляется, что такие встречи должны проходить в штаб-квартире ВТамО.

Конвенция А.Т.А. сочетает в себе механизмы как унификации права, например в части определения терминов, так и гармонизации права, например по вопросам установления общих положений относительно порядка и условий таможенной процедуры временного ввоза с использованием единого международного таможенного документа – карнета А.Т.А.

Таким образом, Конвенция А.Т.А. путем введения единого международного таможенного документа и порядка его использования при временном ввозе значительно упростила данную таможенную процедуру и сблизила ее правовое регулирование в государствах – участниках Конвенции. В настоящее время в систему карнета А.Т.А. входит 63 страны, ставших участниками Конвенции А.Т.А.[12], в том числе из стран СНГ Россия и Беларусь.

Согласно статистическим данным ежегодно происходит оформление более 160 тыс. карнетов АТА.

Национальные ТПП являются гарантами работы механизмов АТА в государствах-участниках конвенции (они составляют мировую гарантирующую сеть ВФТП, организованную Международной торговой палатой).

Практика применения карнетов А.Т.А. в течение нескольких десятков лет выявила необходимость дальнейшего совершенствования международно-правовых норм, унифицирующих и гармонизирующих правовые системы государств относительно процедуры временного ввоза. С развитием внешнеэкономических связей государств, а также в условиях нарастания процессов глобализации возникла проблема разработки и принятия нового международного правового акта кодифицированного характера, который **объединил бы в себе все ранее принятые международные конвенции по временному ввозу** и актуализировал международно-правовые нормы, касающиеся данной таможенной процедуры.

В результате работ, проведенных Постоянным техническим комитетом ВТамО, в 1990 г. была разработана и принята в г. Стамбуле (Турция) **Конвенция о временном ввозе**, заменившая собой ранее существовавшие 15 международных соглашений (в том числе Конвенцию 1952 г. об упрощении ввоза коммерческих образцов и рекламных материалов, Таможенную

[12] http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_ata_system_conven.aspx

конвенцию 1968 г. о временном ввозе научного оборудования и многие другие) с инкорпорированием в нее текста Конвенции А.Т.А.

Структура Стамбульской конвенции состоит из базового текста – Основной части регулирующей единообразное применение документа, и Приложений, в каждом из которых предусмотрена упрощенная процедура временного ввоза для конкретной категории товаров, и устроена таким образом, что делает возможным дополнять ее новыми приложениями.

Стамбульская конвенция, объединив ранее принятые международно-правовые соглашения в сфере временного ввоза, способствовала унификации и гармонизации национальных таможенных норм государств – участников Конвенции. Фактически она представляет собой единый кодифицирующий международный правовой акт о временном ввозе товаров.

Участниками Стамбульской конвенции являются 68 стран[13], в том числе Беларусь, Грузия, Казахстан, Молдова, Россия, Таджикистан и Украина.

В Приложении 4 содержится информация о статусе присоединения стран СНГ к 13 Приложениям к Стамбульской конвенции:

Приложение А. «О документах временного ввоза (Карнеты АТА и Карнеты CPD»), в котором в полном объеме объединена Конвенция АТА;

Приложение В.1. «О товарах для демонстрации или использования на выставках, ярмарках, конференциях или подобных мероприятиях»;

Приложение В.2. «О профессиональном оборудовании»;

Приложение В.3. «О контейнерах, поддонах, упаковках, образцах и других товарах, ввезенных в связи с коммерческой операцией»;

Приложение В.4. «О товарах, ввезенных в связи с производственными операциями»;

Приложение В.5. «О товарах, ввезенных для образовательных, научных или культурных целей»;

Приложение В.6. «О личных вещах туристов и товарах, ввозимых для спортивных целей»;

Приложение В.7. «О рекламных материалах туристов»;

Приложение В.8. «О товарах, ввозимых в рамках пограничного сообщения»;

Приложение В.9. «О товарах, ввозимых в гуманитарных целях»;

Приложение С. «О транспортных средствах»;

---

[13] http://www.wcoomd.org/en/about-us/legal-instruments/~/media/AFF3DFAC1D214A43A5A7CBD9C01CC8D7.ashx. Иран стал 68 участником Стамбульской конвенции 22 ноября 2016 г.

Приложение D. «О животных»;

Приложение Е. «О товарах, ввозимых с частичным освобождением от налогов и пошлин».

Российская Федерация[14] присоединилась к Таможенной конвенции о карнете АТА для временного ввоза товаров и Конвенции о временном ввозе постановлением Правительства РФ от 02.11.1995г. № 1084 с принятием приложений А, В.1., В2., В.3., В.5.

На основании постановления Правительства РФ №1084 от 2.11.95 право выдачи карнетов в РФ было предоставлено ТПП России. В реальности ТПП РФ по согласованию с международным бюро торговых палат приступило к выдаче и удостоверению карнетов АТА на таможенной территории России только с мая 2000 г.

С карнетами АТА имеют право работать не все таможенные органы РФ, а только те, которые включены в Перечень, утвержденные Приказом №1957 от 29.09.2015 г. «Об установлении компетенции таможенных органов по совершению таможенных операций с товарами, перемещаемыми с применением карнетов АТА».

В своей деятельности таможенные органы РФ руководствуются Методическими рекомендациями о применении Карнета АТА, утв. Приказом ФТС РФ от 28.12.2012 N 2675.

Республика Казахстан, ратифицировала Конвенцию о временном ввозе совершенную в Стамбуле 26 июня 1990 года, Законом № 346-IV ЗРК от 3 ноября 2010 года, и приняла следующие приложения Конвенции: А., В.1, В.2., В.3., В.5., В.6., В.7. и Приложение D. «О животных» со следующими оговорками: «Республика Казахстан не считает себя связанной положениями пункта 1 статьи 4 Приложения D и пунктов 12, 13 Дополнения к Приложению D».

В Казахстане национальной гарантирующей и выдающей организацией будет выступать Национальная Палата предпринимателей «Атамекен», в лице Внешнеторговой Палаты Казахстана. В настоящее время проводятся необходимые действия по завершению процедуры вступления Казахстана во всемирную систему Карнет АТА[15]. В Казахстане пока еще не утверждены документы, аналогичные российским, определяющим таможенные органы, в

[14] С.В. Домнина, С.С. Минц, Е.В. Кузнецова О применении карнета АТА, http://www.alta.ru/expert_opinion/25331/

[15] Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан. АО «Национальное агентство по экспорту и инвестициям «KAZNEX INVEST». Инструктивный материал «В помощь экспортеру»: Международная система АТА в Казахстане. Упрощенный ввоз-вывоз: новые возможности экспортера, г.Астана, 2015 г.

компетенцию которых входила бы работа с карнетами АТА, а также порядок такой работы.

Одним из острых вопросов практического применения Стамбульской конвенции для участников ВЭД является порядок ввоза и вывоза контейнеров, используемых для перевозки товаров в международных коммерческих операциях.

Текущая ситуация

Согласно подпункту 39 п. 1 ст. 4 Таможенного кодекса Таможенного союза **контейнер в таможенных целях рассматривается как транспортное средство**. По информации таможенных органов[16] это позволило снять значительное количество проблем по контролю за временным ввозом контейнеров.

В таможенном законодательстве Таможенного союза и ЕАЭС, включающем в себя Таможенный кодекс Таможенного союза, международные договоры государств-членов ЕАЭС, регулирующие таможенные правоотношения, решения Комиссии ТС, словосочетание «транспортные средства» применяется в двух случаях. В первом — когда говорят о транспортном средстве как категории товара, перемещаемого через таможенную границу Таможенного союза и ЕАЭС, и во втором случае - когда транспортное средство пересекает таможенную границу не как товар, а как средство для начала и (или) завершения международной перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа, т.е. является ***транспортным средством международной перевозки.*** Согласно Таможенному кодексу ТС «транспортные средства международной перевозки - транспортные средства, ввозимые на таможенную территорию Таможенного союза или вывозимые за ее пределы в целях начала и (или) завершения международной перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа, с находящимися на них специальным оборудованием, предназначенным для погрузки, разгрузки, обработки и защиты грузов, предметами материально-технического снабжения и снаряжения, а также запасными частями и оборудованием, предназначенными для ремонта, технического обслуживания или эксплуатации транспортного средства в пути следования». Для целей настоящего исследования контейнер рассматривается во втором качестве.

Согласно пунктам 4 и 5 ст. 341 Таможенного кодекса ТС транспортные средства международной перевозки подлежат таможенному декларированию в соответствии со статьей 350 Кодекса без помещения под таможенные процедуры (в частности под таможенную процедуру временного ввоза). Транспортные средства международной перевозки перемещаются через

[16] http://customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=10480&Itemid=1956

таможенную границу без применения мер нетарифного и технического регулирования.

Таможенное декларирование транспортных средств международной перевозки осуществляется при временном ввозе на таможенную территорию Таможенного союза транспортных средств международной перевозки и вывозе таких временно ввезенных транспортных средств с такой территории, а также при временном вывозе с таможенной территории Таможенного союза транспортных средств международной перевозки и ввозе таких временно вывезенных транспортных средств международной перевозки на такую территорию путем подачи перевозчиком таможенному органу **таможенной декларации на транспортное средство**.

В качестве таможенной декларации на транспортное средство применяются стандартные документы перевозчика, предусмотренные международными договорами в области транспорта, участниками которых являются государства-члены Таможенного союза, если в них содержатся сведения о транспортном средстве международной перевозки, его маршруте, грузе, припасах, об экипаже и о пассажирах, цели ввоза (вывоза) транспортного средства международной перевозки и (или) наименовании запасных частей и оборудования, которые перемещаются для ремонта или эксплуатации транспортного средства международной перевозки, указанные в статье 159 Кодекса, в зависимости от вида транспорта. Если в представленных стандартных документах перевозчика не содержатся все необходимые сведения, таможенное декларирование транспортных средств международной перевозки осуществляется путем представления таможенной декларации на транспортное средство установленной формы. При этом представленные стандартные документы перевозчика рассматриваются как неотъемлемая часть таможенной декларации на транспортное средство.

Поскольку документы на контейнер не могут содержать всю перечисленную выше информацию, на каждый контейнер должна заполняться отдельная таможенная декларация установленной формы.

При вывозе с таможенной территории Таможенного союза временно ввезенных транспортных средств международной перевозки и при ввозе на такую территорию временно вывезенных транспортных средств международной перевозки таможенному органу в качестве таможенной декларации на транспортные средства допускается использовать таможенную декларацию на транспортное средство, представленную при таможенном декларировании временно ввозимых или временно вывозимых транспортных средств международной перевозки соответственно.

Если запасные части и оборудование перемещаются через таможенную границу одновременно с транспортным средством международной перевозки в соответствии со статьей 349 Кодекса, допускается заявление сведений о них в таможенной декларации на транспортное средство.

Как правило, оформление таможенных деклараций сопровождается оплатой таможенных сборов (до или в момент подачи декларации). Однако п.2 ст. 74 Таможенного кодекса ТС предусматривает возможность установления льгот по уплате таможенных сборов, которые определяются законодательством государств - членов Таможенного союза.

Таможенные сборы в Казахстане

Согласно постановлению Правительства Республики Казахстан от 21 января 2011 года № 24 размер сбора в Казахстане составляет 60 евро за основной лист декларации на товары и 25 евро за каждый добавочный лист декларации на товары.

Согласно п.1 ст. 122 Кодекса Республики Казахстан от 30 июня 2010 года № 296-IV «О таможенном деле в Республике Казахстан» от обложения таможенными сборами освобождаются среди прочего «транспортные средства, осуществляющие регулярные международные перевозки грузов, багажа и пассажиров, а также предметы материально-технического снабжения, снаряжение, топливо, продовольствие и другое имущество, необходимые для их эксплуатации во время следования в пути, в пунктах промежуточной остановки или приобретенные за границей в связи с ликвидацией аварии (поломки) данных транспортных средств.».

Таможенный кодекс РК не содержит определения регулярных международных перевозок грузов, багажа и пассажиров. По-видимому разработчиками документа предполагалось, что будут использованы нормы отраслевого законодательства. Однако только Закон об автомобильном транспорте РК дает частичное определение таким перевозкам: «регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа - перевозки, осуществляемые перевозчиками с использованием автобусов, микроавтобусов, троллейбусов, по заранее согласованным маршрутам следования, расписаниям движения с установленными начальными и конечными пунктами, пунктами посадки и высадки пассажиров». Понятия «регулярные автомобильные перевозки грузов» закон не содержит.

Поскольку контейнера, используемые в международных коммерческих операциях, не могут быть отнесены к транспортным средствам, задействованным в регулярных международных перевозках, они не попадают в категорию товаров, в отношении которых могут быть применены льготы по уплате таможенных сборов.

Таможенные сборы в Российской Федерации

Размеры таможенных сборов утверждены постановлением Правительства РФ от 28 декабря 2004 г. N 863 «О ставках таможенных сборов за таможенные операции». Таможенные ставки зависят от таможенной стоимости товаров. Например, за таможенное оформление товаров, таможенная стоимость которых составляет 10000 тыс. рублей 1 копейку и более, таможенный сбор достигает 30 тыс. рублей.

Согласно ст. 131 Федерального закона от 27.11.2010 N 311-ФЗ (ред. от 23.06.2016) "О таможенном регулировании в Российской Федерации" таможенные сборы за таможенные операции не взимаются в отношении (среди прочего):

- товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита;
- товаров, помещаемых под специальные таможенные процедуры, в том числе при помещении товаров под процедуры, необходимые для завершения специальных процедур;
- товаров, временно ввозимых в Российскую Федерацию с применением карнетов АТА, в случае соблюдения условий временного ввоза товаров с применением карнетов АТА и при их обратном вывозе из Российской Федерации, а также в отношении товаров, временно вывозимых из Российской Федерации с применением карнетов АТА, в случае соблюдения условий временного вывоза товаров с применением карнетов АТА и при их обратном ввозе в Российскую Федерацию;
- запасных частей и оборудования, которые ввозятся в Российскую Федерацию и вывозятся из Российской Федерации одновременно с транспортным средством в соответствии со статьей 349 Таможенного кодекса Таможенного союза;
- транспортных средств международных перевозок, в том числе выпущенных на территории Российской Федерации в соответствии с таможенной процедурой временного ввоза (допуска) или таможенной процедурой свободной таможенной зоны и в дальнейшем используемых в качестве транспортных средств международных перевозок.

Таким образом, в Российской Федерации на контейнера, отнесенные к транспортным средствам международной перевозки, льготы по уплате таможенных сборов распространяются.

Прочие положения

Временный ввоз на таможенную территорию Таможенного союза транспортных средств международной перевозки без уплаты таможенных пошлин, налогов допускается при одновременном соблюдении следующих условий (п.1 си. 342 Таможенного кодекса ТС):

1) если транспортное средство международной перевозки зарегистрировано на территории иностранного государства за иностранным лицом;

2) если транспортное средство международной перевозки ввозится на таможенную территорию Таможенного союза и используется иностранным лицом, за исключением случаев, когда транспортное средство международной перевозки используется лицом государства - члена Таможенного союза,

надлежащим образом уполномоченным иностранным лицом на оказание услуг по перевозке доверенностью в простой письменной форме или договором на оказание таких услуг, для завершения или начала международной перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа на таможенной территории Таможенного союза либо за ее пределами.

Транспортные средства международной перевозки, временно ввезенные на таможенную территорию Таможенного союза, имеют статус иностранных товаров.

Временный ввоз транспортных средств международной перевозки завершается их вывозом с таможенной территории Таможенного союза в установленные сроки или помещением под таможенные процедуры, за исключением таможенной процедуры таможенного транзита.

Вывоз с таможенной территории Таможенного союза временно ввезенных транспортных средств международной перевозки может осуществляться через любой таможенный орган.

Сроки временного ввоза

В отношении сроков временного ввоза транспортных средств международной перевозки Таможенный кодекс ТС вводит тот же принцип их определения, что и для таможенного транзита (ст. 219):

1. Срок таможенного транзита от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения устанавливается таможенным органом отправления в соответствии с обычным сроком перевозки товаров, исходя из вида транспорта и возможностей транспортного средства, установленного маршрута, других условий перевозки и (или) заявления декларанта или перевозчика, если перевозчик не выступал декларантом таможенной процедуры таможенного транзита, а также с учетом требований режима труда и отдыха водителя в соответствии с международными договорами, но не более предельного срока таможенного транзита.

2. Предельный срок таможенного транзита не может превышать срок, определяемый из расчета 2000 километров за 1 (один) месяц.

При невозможности вывоза транспортного средства международной перевозки в вышеуказанные сроки, по мотивированному запросу заинтересованного лица таможенный орган продлевает срок временного ввоза транспортного средства международной перевозки на время, необходимое для устранения причин, по которым невозможен вывоз транспортного средства международной перевозки.

Временный вывоз

Временный вывоз транспортного средства международной перевозки допускается при условии, что это транспортное средство международной перевозки является товаром Таможенного союза и зарегистрировано на

территории государства - члена Таможенного союза за лицом государства - члена Таможенного союза, за следующим исключением. Допускается временный вывоз транспортных средств международной перевозки, ранее помещенных под таможенную процедуру временного ввоза (допуска) либо являющихся условно выпущенными товарами в соответствии со статьей 200 Таможенного кодекса ТС. Т.е. если контейнер был завезен как товар по процедуре временного ввоза, он может быть использован как транспортное средство международной перевозки и временно вывезен с территории ТС.

Транспортные средства международной перевозки временно вывозятся с таможенной территории Таможенного союза без уплаты вывозных таможенных пошлин.

Временный вывоз транспортного средства международной перевозки допускается независимо от того, каким лицом и в каких целях оно будет использоваться за пределами таможенной территории Таможенного союза. Также не ограничиваются сроки временного вывоза транспортных средств международной перевозки.

Временный вывоз транспортных средств международной перевозки завершается их ввозом на таможенную территорию Таможенного союза или помещением транспортных средств международной перевозки, являющихся товарами Таможенного союза, под таможенную процедуру экспорта (иностранных товаров – реэкспорта).

С точки зрения возможности активного использования контейнеров в международных торговых операциях крайне важными условиями являются установленный порядок перемещения и разрешенные операции.

Порядок перемещения транспортных средств международной перевозки

Ст. 341 Таможенного кодекса ТС гласит, что транспортные средства международной перевозки, пересекающие таможенную границу, для проведения таможенных операций подлежат остановке и стоянке в местах перемещения товаров через таможенную границу. Этой же статьей установлена продолжительность стоянки: исходя из времени, необходимого для проведения таможенных операций, она для воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта не должна превышать 3 (три) часа, а для водного транспорта - 8 (восемь) часов, за исключением случаев, когда:

1) начало или завершение таможенных операций не могут быть осуществлены по независящим от таможенных органов причинам;

2) помещение под таможенную процедуру товаров, перевозимых на этих транспортных средствах международной перевозки, осуществляется непосредственно в местах перемещения товаров через таможенную границу;

3) в отношении товаров, перевозимых на этих транспортных средствах международной перевозки, применено таможенное сопровождение в качестве меры обеспечения таможенного транзита;

4) временное хранение транспортных средств международной перевозки осуществляется в местах временного хранения, расположенных на территории мест перемещения товаров через таможенную границу.

Продолжительность операций с контейнерами не указана. Можно предположить, что она должна быть в пределах сроков, установленных для того вида транспорта, которым был перевезен контейнер.

Операции с временно ввезенными контейнерами

Ст.344 Таможенного кодекса ТС гласит, что на таможенной территории Таможенного союза не допускается:

- использование временно ввезенных транспортных средств международной перевозки для перевозки грузов, пассажиров и (или) багажа, начинающейся и завершающейся на таможенной территории Таможенного союза (внутренняя перевозка по таможенной территории Таможенного союза);
- передача временно ввезенных транспортных средств международной перевозки иным лицам, в том числе в аренду (в субаренду), за исключением передачи их для ремонта, технического обслуживания, хранения, либо передачи в целях завершения операции перевозки путем немедленного вывоза транспортного средства международной перевозки.

Вместе с тем Таможенный кодекс ТС устанавливает, что особенности использования некоторых транспортных средств международной перевозки для внутренней перевозки по таможенной территории Таможенного союза, определяются международным договором государств - членов Таможенного союза. Таким договором стало *Соглашение об особенностях использования транспортных средств международной перевозки, осуществляющих перевозку пассажиров, а также прицепов, полуприцепов, контейнеров и железнодорожного подвижного состава, осуществляющих перевозку грузов и (или) багажа для внутренней перевозки по таможенной территории таможенного союза* (г. Санкт-Петербург, 18 июня 2010 года), которое было ратифицировано Законом РК от 30 июня 2010 года № 324-IV и Федеральным законом РФ от 5 апреля 2011 года № 58-ФЗ.

Соглашение определяет особенности использования транспортных средств международной перевозки, временно ввезенных на таможенную территорию таможенного союза без уплаты таможенных пошлин, налогов в соответствии с пунктом 1 статьи 342 Таможенного кодекса таможенного союза, т.е. иностранных товаров. Статья 2 указанного Соглашения в отношении таких товаров гласит, что «Не допускается использование в качестве транспортных средств международной перевозки во внутренних перевозках по таможенной территории таможенного союза прицепов, полуприцепов, контейнеров (за исключением контейнеров железных дорог), воздушных судов, водных (морских и речных) судов.».

В отношении других иностранных транспортных средств международной перевозки, допускается использование во внутренних перевозках, если:

- внутренняя перевозка осуществляется после завершения международной перевозки, для выполнения которой транспортное средство международной перевозки было ввезено на территорию государства Стороны;
- внутренняя перевозка осуществляется при следовании транспортного средства международной перевозки под загрузку для последующего вывоза товаров за пределы таможенной территории таможенного союза;
- внутренняя перевозка осуществляется при следовании порожнего транспортного средства международной перевозки через таможенную территорию таможенного союза.

Законодательством государства Стороны могут устанавливаться ограничения относительно количества раз использования транспортных средств международной перевозки для внутренних перевозок по его территории. При этом количество таких перевозок не может быть менее одной.

Согласно ст. 6 Соглашения транспортные средства международной перевозки, используемые во внутренних перевозках в соответствии со статьей 4 Соглашения, ввозятся на территорию одного из государств Сторон на срок, не превышающий 90 дней. В указанный срок не включаются сроки, необходимые для проведения таможенного и иных видов государственного контроля.

Следует сказать, что подход, заложенный в Таможенном кодексе Таможенного союза в отношении контейнеров, был в целом сохранен в проекте Договора о Таможенном кодексе ЕАЭС, утв. распоряжением Евразийского межправительственного совета №19 от 16 ноября 2016 г.

Международная практика в отношении временного ввоза контейнеров

В международной практике используется совершенно другой подход, основанный на признании контейнера транспортным оборудованием и отсутствии необходимости его отдельного декларирования, если он временно ввезен в связи с какой-либо коммерческой операцией и не задействован во внутренних перевозках.

В Приложении В.3 к Стамбульской конвенции «О контейнерах, поддонах, упаковках, образцах и других товарах, ввезенных в связи с коммерческой операцией» дано определение контейнера, которое звучит следующим образом:

c) "контейнер" -

транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или подобное приспособление):

i) представляющее собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для помещения в нее товаров,

ii) имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного использования,

iii) специально сконструированное для облегчения перевозки товаров одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки товаров,

iv) сконструированное таким образом, чтобы была облегчена его перегрузка, в частности, с одного вида транспорта на другой,

v) сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко загружать и разгружать, и

vi) имеющее внутренний объем не менее одного кубического метра;

термин "контейнер" охватывает принадлежности и оборудование контейнера, необходимые для данного типа контейнера, при условии, что такие принадлежности и оборудование перевозятся вместе с контейнером. Термин "контейнер" не включает в себя транспортные средства, принадлежности или запасные части транспортных средств, упаковку и поддоны. "Съемные кузова" рассматриваются в качестве контейнеров.

Приложение B.3. рассматривает контейнер как товар, ввезенный в связи с коммерческой операцией, но ввоз которого сам по себе не является коммерческой операцией.

Соответственно предусмотренные Конвенцией процедуры временного ввоза распространяется на следующие товары, ввезенные в связи с коммерческой операцией (ст.2 Приложения B.3):

- груженые или порожние контейнеры, а также принадлежности и оборудование для временно ввезенных контейнеров, ввезенные либо вместе с контейнером и вывозимые отдельно от него или с другим контейнером, либо отдельно и вывозимые вместе с контейнером;
- запасные части, ввезенные в целях ремонта контейнеров, временный ввоз которых был разрешен в соответствии с предыдущим пунктом

Для получения возможности использования льгот, предусмотренных Приложением B.3 к Стамбульской конвенции, контейнеры должны быть снабжены маркировкой, как предусмотрено в дополнении II Приложения B.3. В частности:

1) в соответствующем видном месте на контейнере должна быть прочным образом нанесена следующая информация:

a) идентификационные данные владельца или основного предприятия по эксплуатации контейнеров;

Ь) опознавательные знаки и номера контейнеров, данные владельцем или предприятием по эксплуатации контейнеров;

с) вес тары контейнера, включая все его постоянное оборудование.

2) должна быть обозначена страна, которой принадлежит контейнер - полностью или с помощью кода страны ISO Alpha-2, предусмотренного международным стандартом ИСО 3166, или в виде отличительного знака, используемого для обозначения страны регистрации автотранспортных средств, используемых для международных перевозок.

В каждой стране вопрос об указании на контейнерах ее названия или отличительного знака может регулироваться национальным законодательством. Идентификационные данные владельца или предприятия по эксплуатации контейнеров могут указываться либо полностью, либо с помощью ранее установленного опознавательного знака, исключая такие обозначения, как эмблемы или флаги.

Контейнера **можно использовать для внутренних перевозок товаров** (пп. b) п.1 ст.4 Приложения В.3.), но в этом случае каждая Договаривающаяся Сторона имеет право предписать следующие условия:

- в результате перевозки, осуществляемой по разумно прямому маршруту, контейнер доставляется к тому месту или возможно ближе к тому месту, где он должен загружаться экспортным товаром или откуда он должен быть вывезен порожним,
- перед вывозом контейнер используется во внутренних перевозках только один раз.

Согласно ст. 5 Приложения В.3. режим временного ввоза контейнеров, поддонов и упаковок предоставляется без предъявления таможенного документа и установления гарантии. Вместо этого на контейнеры от пользователя права временного ввоза может быть потребовано письменное обязательство:

i) представлять таможенным органам по их требованию подробную информацию о движении каждого контейнера, ввезенного в соответствии с процедурой временного ввоза, включая дату и место его ввоза на территорию временного ввоза и вывоза из нее, или перечень контейнеров, к которому приложено обязательство об их вывозе,

ii) уплачивать ввозные пошлины и сборы, которые могут налагаться в тех случаях, когда не выполнены условия временного ввоза.

Лицам, регулярно пользующимся режимом временного ввоза, разрешается предоставлять одно общее обязательство.

Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказывать во временном ввозе контейнеров, явившихся предметом купли, аренды или аренды-купли или

контракта аналогичного характера, заключенного лицом, обосновавшимся или проживающим на ее территории.

Статья 6 Приложения В.3. гласит, что «Срок вывоза товаров, ввезенных в связи с коммерческой операцией, составляет не менее шести месяцев, считая с даты временного ввоза».

Стамбульская конвенция гласит, что каждая Договаривающаяся Сторона обязуется разрешать временный ввоз товаров (включая транспортные средства), о которых идет речь в приложениях к конвенции, на условиях, предусмотренных конвенцией.

Временный ввоз разрешается при полном условном освобождении от уплаты ввозных пошлин и сборов и без применения запрещений и ограничений экономического характера на импорт.

Ни одно из положений Стамбульской конвенции не исключает право Договаривающихся Сторон, образующих таможенный или экономический союз, устанавливать особые правила, касающиеся временного ввоза на территорию этого союза, если только эти правила не уменьшают льготы, предусмотренные настоящей Конвенцией.

В отличии от законодательства ТС Стамбульская конвенция дает возможность Договаривающимся Сторонам, по просьбе об этом, разрешать передачу права пользования режимом временного ввоза любому другому лицу, если это лицо:

a) удовлетворяет условиям, предусмотренным Стамбульской конвенцией;

b) берет на себя обязательства лица, на которое первоначально распространялись льготы режима временного ввоза.

Товары (включая транспортные средства), ввезенные в соответствии с процедурой временного ввоза, могут быть обратно вывезены одной или несколькими партиями. В отношении контейнеров это означает, что контейнера, использованные для импорта крупной партии товара, могут быть задействованы при экспорте нескольких партий товаров.

Таким образом, таможенное законодательство ТС и ЕАЭС в части временного ввоза контейнеров противоречит нормам Стамбульской конвенции. Контейнер все-таки является универсальной многооборотной упаковкой (тарой) для товара, позволяющей осуществлять его транспортировку различными видами транспорта: железнодорожным, морским, автомобильным. Контейнер не обладает основным признаком транспортного средства — не имеет движетеля (например, колес, гусениц и др.), т. е. устройства, преобразующего энергию двигателя, либо внешнего источника в полезную работу по перемещению транспортного средства.

Отнесение контейнера к транспортным средствам и прописанные в таможенном законодательстве ТС и ЕАЭС нормы (необходимость отдельного

декларирования, взимание сборов и пр.) существенно повышают временные и стоимостные затраты участников ВЭД и тормозят оборот контейнеров.

Жесткие ограничения в использовании иностранных контейнеров во внутренних перевозках приводят к нерациональному их использованию.

Стоит остановиться еще на следующем моменте. Традиционно грузы проходили таможенную очистку на границе, что соответствовало задаче обеспечить соблюдение национального законодательства с момента, когда груз прибыл на таможенную территорию[17]. Эта задача достигалась довольно легко во времена, когда товарные потоки были относительно небольшими, и когда процедуры таможенного оформления были простыми. Однако сегодня таможенная очистка как правило проводится внутри страны. Отмечаются следующие преимущества таможенной очистки грузов внутри страны:

- таможенная очистка на конечном пункте грузового маршрута означает непосредственный контакт с самим импортером, что облегчает, при необходимости, получение дополнительной информации, уточнений и даже взимание штрафов;
- импортер может в рамках своей компании создать собственный отдел таможенной очистки;
- ускорение движения транспорта на границе;
- очистка товаров производится в месте потребления; тем самым устраняется необходимость их дополнительной разгрузки и перегрузки. Таможенная очистка внутри страны позволяет уменьшить число остановок и сократить время ожидания в пути, а, значит, и стоимость импортирования товаров.

Таможенная очистка внутри страны позволяет рациональнее использовать контейнера, поскольку выгрузка груза и загрузка могут быть произведены в одном месте.

Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 5 июля 1978 года

Указанным документом внесены изменения в ст. 23 Конвенции КДПГ, а именно:

1) п. 3 заменен следующим текстом: «3. Однако размер возмещения не может превышать 8,33 расчетных единиц за кг недостающего веса брутто». Ранее п. 3 звучал «Размер возмещения не может, однако, превышать 25 франков за килограмм недостающего веса брутто. Под франком подразумевается золотой франк весом в 10/31 гр. золота 0,900 пробы»;

[17] Передовая практика на пунктах пересечения границы: содействие торговле и транспорту. Справочник ОБСЕ - ЕЭК ООН, 2012 г.

2) в конце этой статьи добавлены следующие пункты 7, 8 и 9:

«7. Расчетной единицей, указанной в настоящей Конвенции, является единица специальных прав заимствования, соответствующая определению Международного валютного фонда. Сумма, указанная в пункте 3 настоящей статьи, переводится в национальную валюту государства, суд которого рассматривает данное дело на основе стоимости этой валюты в день вынесения решения или в день, устанавливаемый сторонами по договоренности. Выраженная в специальных правах заимствованная стоимость национальной валюты государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется с помощью метода, устанавливаемого этим государством.

8. Тем не менее государство, которое не является членом Международного валютного фонда и национальное законодательство которого не позволяет применить положения пункта 7 настоящей статьи, может при ратификации или присоединении к Протоколу к КДПГ или в любое время впоследствии заявить, что предусмотренный в пункте 3 настоящей статьи предел ответственности, который применяется на его территории, составляет 25 расчетных единиц. Расчетная единица, указанная в настоящем пункте, соответствует 10/31 г золота 0,900 пробы. Перевод указанной в настоящем пункте суммы в национальную валюту производится в соответствии с национальным законодательством заинтересованного государства.

9. Исчисление, упомянутое в последнем предложении пункта 7, и перевод, указанный в пункте 8 настоящей статьи, следует производить таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства, по возможности, ту же реальную стоимость, что и та, которая выражена в расчетных единицах в пункте 3 настоящей статьи. При сдаче на хранение документа, указанного в пункте 3 Протокола к КДПГ, и при любом изменении применяемого ими метода исчисления, предусмотренного в пункте 7, или же суммы, полученной в результате пересчета, предусмотренного в пункте 8 настоящей статьи, государство сообщает генеральному секретарю ООН о таковом».

Согласно Письму Министерства иностранных дел Республики Казахстан от 3 февраля 2014 года № 17-3/345 «Относительно Конвенции о договоре международной перевозки грузов» МИД РК считает что, так как Протокол вступил в силу 28 декабря 1980 года, а Конвенция в отношении РК вступила в силу 15 октября 1995 года, то РК присоединилась к Конвенции с учетом изменений согласно Протоколу. Вместе с тем на сайте Генерального секретаря ООН, в списке участников Протокола РК не значится. Из стран СНГ участниками Протокола являются Армения, Беларусь, Грузия, Кыргызстан, Молдова, Россия, Туркменистан и Узбекистан.

На 27 октября 2016 г. 1 единица специальных прав заимствования (СПЗ) составляла 453,45 тенге. Таким образом, предел ответственности согласно Протоколу к КДПГ составлял 3777,24 тенге за кг недостающего веса брутто. Определение предела ответственности с применением золотого франка

затруднено, поскольку данная валюта не используется в расчетах и не котируется на мировых валютных рынках.

Вопрос о расчетной единице предела ответственности перевозчика является одной из наиболее серьезных и трудноразрешаемых проблем в области международных перевозок применительно к любому виду транспорта. Валюта, в который выражается предел ответственности, должна быть как можно более стабильной, поскольку суммы должны быть едиными для всех государств, участвующих в международных соглашениях. Кроме того, в каждом конкретном деле важно установить точный предел ответственности в конкретной национальной валюте, а это означает, что необходимо четко установить порядок перевода установленной единицы в национальные валюты.

С самого начала регулирования ответственности перевозчика на международном уровне все транспортные конвенции, в том числе Конвенция КДПГ, исходили из золотого содержания валют в качестве определяющего критерия. Главным образом это был франк Пуанкаре, реже - английский фунт стерлингов.

Однако впоследствии стало ясно, что золото не может являться основным критерием стабильности в течение продолжительного срока, а ведь конвенции призваны служить защитой прав и интересов обеих сторон в договоре перевозки в течение длительных сроков. Начиная с конца 60-х гг. XX века рыночная стоимость золота стала значительно опережать цену, выраженную в официальных курсах. Это привело к тому, что в судебной практике ряда стран наметился переход к методу, основанному на рыночной цене золота, в то время как другие страны продолжали использовать номиналистский подход к определению стоимости золотого франка. Следствием такого подхода было ничем не оправданное увеличение пределов ответственности по сравнению с пределами, исчисленными по официальной стоимости национальных валют.

В виду вышеуказанного были предприняты действия по замене франков новой расчетно-резервной единицей, введенной Международным валютным фондом (МВФ) в 1969 г. (посредством принятия поправок к статьям Соглашения о МВФ), — «специальными правами заимствования».

Некоторые государства СНГ, в частности Беларусь и Россия, являясь участниками КДПГ, достаточно поздно присоединились к Протоколу к КДПГ 1978 г. (Беларусь ратифицировала его в 2008 г., Россия только в феврале 2016 г.). Как правило, этому предшествовали судебные разбирательства между участниками договоров международной дорожной перевозки по вопросу определения размера ответственности перевозчиков в случае утраты груза. Суды в некоторых случаях определяли пределы ответственности согласно КДПГ, в других – согласно Протоколу 1978 г. При первом варианте расчет предельного размера возмещения, установленного пунктом 3 статьи 23 Конвенции исходя из золотого франка, вызывал серьезные затруднения.

Известны случаи, когда требовалось обращение в национальный банк страны для получения оценки золотого франка.

Это демонстрирует важность вопроса применимого права в случае утери груза при международной дорожной перевозке. Считаем, что:

1) Если обе стороны договора дорожной перевозки будут являться резидентами стран-участниц Протокола 1978 г., то в отношении определения предела ответственности будут применены положения Протокола.

2) Если одна из сторон договора дорожной перевозки будет являться резидентом страны, которая не присоединилась к Протоколу 1978 г., но является участницей Конвенции КДПГ, то будут применены положения Конвенции КДПГ.

Данный вывод сделан исходя из положений Венской конвенции о праве международных договоров. Согласно п. 4 статьи 40 «Внесение поправок в многосторонние договоры», согласно которому соглашение о внесении поправок не связывает государство, уже являющееся участником договора, но не ставшее участником соглашения о внесении поправок в договор; в отношении такого государства применяется пункт 4 «b» статьи 30. В свою очередь п.4 «b» ст. 30 Венской конвенции гласит, что в отношениях между государством - участником обоих договоров и государством - участником только одного договора договор, участниками которого являются оба государства, регулирует их взаимные права и обязательства.

Следует отметить, что п. 5 ст. 40 Венской конвенции гласит, что «государство, которое стало участником договора после вступления в силу соглашения о внесении поправок, если только оно не заявляет об ином намерении:

a) считается участником договора, в который были внесены поправки; и

b) считается участником договора, в который не были внесены поправки, в отношении любого участника договора, не связанного соглашением о внесении поправок в договор.»

Республика Казахстан присоединилась к Конвенции КДПГ Указом Президента РК от 12 мая 1995 г. № 2271 и она вступила в силу для Казахстана 15 октября 1995 года. Между тем Протокол к Конвенции КДПГ был подписан в 1978 г. и вступил в силу 28 Декабря 1980 г. Таким образом, согласно п.5 ст. 40 Венской конвенции о праве международных договоров, Казахстан, не заявлявший об ином, может считаться участником Конвенции КДПГ с поправками 1978 года. Однако ст. 3 Протокола требует присоединения к нему даже если государство присоединилось к Конвенции КДПГ. Пункт 5 ст. 3 указывает, что Протокол подлежит ратификации после того, как заинтересованное государство ратифицирует Конвенцию или присоединится к ней. Пункт 6 указывает, что ратификация Протокола или присоединение к нему

должны производиться путем передачи на хранение генеральному секретарю ООН надлежащего акта. Таким образом, считаем, что в отношении Протокола к КДПГ положения п. 5 ст. 40 Венской конвенции не применимы. Правильность такой позиции демонстрирует то, что Беларусь и Российская Федерация, которые стали участниками КДПГ после 1980 года отдельно ратифицировали Протокол к Конвенции 1978 г.

Протокол о внесении поправок в статью 1a), статью 14(1) и статью 14(3) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 28 октября 1993 года

Протокол о внесении поправок в статьи 1 a), 14 (1) и 14 (3) b) ДОПОГ, принятый на Конференции Договаривающихся сторон 28 октября 1993 года, еще не вступил в силу, поскольку не все Договаривающиеся стороны ДОПОГ стали участниками этого Протокола; на настоящий момент его участниками являются 33 Договаривающиеся стороны. Среди последних стран, присоединившихся к Протоколу, Сербия и Турция. Комитет по внутреннему транспорту настоятельно призывает остальные Договаривающиеся стороны предпринять необходимые шаги, с тем чтобы этот Протокол мог вступить в силу[18]. На своем последнем заседании в мае 2016 г. Рабочая группа по перевозке опасных грузов также призвала 13 стран, которые еще не сдали на хранение соответствующий юридический документ, необходимый для вступления Протокола в силу (Азербайджан, Беларусь, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Исландия, Казахстан, Мальта, Марокко, Таджикистан, Тунис, Украина, Хорватия и Черногория), принять необходимые меры с целью ратификации Протокола или присоединения к нему, с тем чтобы он мог вступить в силу.

В Протоколе предлагается следующее определение термина «транспортное средство» – он «означает любой автомобиль, не являющийся транспортным средством, принадлежащим вооруженным силам одной из Договаривающихся Сторон или находящимся в ведении этих вооруженных сил, предназначенный для использования на дороге, являющийся укомплектованным или неукомплектованным, имеющий не менее четырех колес и развивающий максимальную расчетную скорость более 25 км/ч, а также прицепы к нему, за исключением транспортных средств, перемещающихся по рельсам, сельскохозяйственных и лесовозных тракторов и любых передвижных механизмов».

В Соглашении ДОПОГ используется следующее определение: «термин «транспортные средства» означает автомобили, тягачи с полуприцепами, прицепы и полуприцепы, соответствующие определениям, приведенным в статье 4 Конвенции о дорожном движении от 19 сентября 1949 года, за исключением транспортных средств, принадлежащих вооруженным силам

[18] https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/itc/List_of_Decisions_78th_ITC_final_rus.pdf

одной из Договаривающихся Сторон или находящихся в ведении этих вооруженных сил».

Данное в Протоколе определение соответствует определениям, данным в Конвенции о дорожном движении 1968 г. Поскольку Казахстан, как и др. страны СНГ, является участником именно этой Конвенции, а не документа 1949 г., считаем допустимым принять определение, данное в Протоколе

Другие изменения, вносимые Протоколом, направлены на упрощение внесения поправок в Приложения к Соглашению ДОПОГ. В частности предлагается, чтобы Генеральный секретарь ООН имел право предлагать поправки к приложениям к Соглашению ДОПОГ, которые были утверждены Рабочей группой по перевозкам опасных грузов КВТ ЕЭК ООН, по просьбе Рабочей группы. В существующей редакции поправки может предлагать Договаривающаяся сторона и Генеральный секретарь, но последний только чтобы «обеспечить соответствие между этими приложениями и другими международными соглашениями, касающимися перевозки опасных грузов».

Поскольку все поправки к приложениям Соглашения ДОПОГ обсуждаются и утверждаются Рабочей группой по перевозкам опасных грузов КВТ ЕЭК ООН считаем, что вносимые Протоколом изменения на самом деле способны ускорить и упростить процесс внесения поправок.

Следует отметить, что Приложения А и В ДОПОГ постоянно пересматриваются Рабочей группой (два раза в год) и с периодичностью раз в два года переиздаются.

Таким образом, считаем, что Казахстан должен стать участником Протокола о внесении поправок в статью 1a), статью 14(1) и статью 14(3) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 28 октября 1993 года.

Международное соглашение (Универсальный договор) по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств по системе "Зеленая карта" от 20.10.1999 года

«Зеленая карта» (англ. Green Card) — международный договор (полис) страхования автогражданской ответственности, а также соглашение о взаимном признании странами-членами Соглашения страхового полиса по страхованию ответственности владельцев средств автотранспорта.

Необходимость создания "Зеленой карты" появилась сразу после 2-й мировой войны с оживлением мировой экономики, развитием грузовых и пассажирских автоперевозок, индивидуального автотуризма. К этому времени на значительной части территории Европы обязательное страхование автогражданской ответственности действовало уже долгие годы.

В то время водители, будучи застрахованы в своей стране, попав в аварию на территории другой страны, оказывались в сложном положении регулирования финансовых вопросов, так же, как и фирмы, их застраховавшие,

поскольку у каждого государства существовали свои законы и свои правила регулирования страховой деятельности.

В качестве аналога была взята за основу уже действующая в 30-х годах система страхования гражданско-правовой ответственности в северных и западных регионах Европы.

Основная идея единой международной (региональной) системы «Зеленая карта» заключалась в создании условия в первую очередь для:

- защиты интересов пострадавшего в результате дорожно-транспортного происшествия в случае причинения ему вреда водителем иностранного государства;
- защиты собственника транспортного средства во время поездок по территории Европы от необходимости выполнения дополнительных требований по автострахованию, которые предполагаются национальными законами об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В 1946 году подкомитет по автотранспорту Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН в Женеве создал рабочую группу дорожного транспорта, которая представила свои предложения, в последствии получившие отражение в документе - Рекомендациях № 5 от 25.01.1949 г.: [19]

1. В каждой стране правительство официально признаёт только одну организацию, созданную уполномоченными страховщиками в качестве Национального страхового Бюро. Только страховщики, уполномоченные на проведение страхование автогражданской ответственности, могут быть членами Бюро этой страны и официально выдавать страховые сертификаты, упомянутые в ст.3 настоящего приложения. Все они должны войти в Бюро и все обязаны участвовать в финансировании фонда, чтобы Национальное Бюро было в состоянии выполнять принятые обязательства.
2. Национальное Бюро, организованное в соответствии со ст.1, должно войти и финансово поддерживать международную организацию, известную как Совет Бюро. Совет Бюро является руководящей организацией для международной системы страхования автогражданской ответственности (система Зелёной карты) и действует под эгидой Главной рабочей группы по автомобильному транспорту Экономической комиссии ООН для Европы. Совет формирует условия для нормального функционирования унифицированных соглашений, заключённых между Национальными Бюро и по урегулированию проблем взаимного интереса для членов Совета.

[19] http://cobx.org/content/default.asp?PageID=58&DocID=40902

3. Национальное Бюро должно снабжать своих членов страховыми сертификатами "международная карта страхования автогражданской ответственности" - "Зелёная карта", действительными для одной или нескольких стран, или официально разрешать своим членам печатать свои собственные сертификаты и выдавать клиентам для страхования рисков автогражданской ответственности. В любом случае должна быть использована одна из форм сертификата, о которой говорится в п.п. 1-4 настоящего Приложения.

4. "Зелёная карта", действительная для посещения одной страны или нескольких стран, удостоверяет наличие страхового покрытия автогражданской ответственности по дорожным авариям, вызванных въехавшими в страну (страны) водителями автотранспортных средств, для которых страхование является обязательным.

5. Признание "Зелёной карты" страхователя уполномочивает Бюро, которое её выдавало и Бюро любой из стран, которым были делегированы необходимые полномочия, согласиться с действиями по проведению юридической процедуры в отношении любого убытка, относящегося к делу.

6. Если против лица, имеющего "Зелёную карту" заявлен убыток, Бюро страны, где этот убыток произошёл, действуя согласно предписаний п.5 настоящего Приложения, должно одобрить порядок юридических действий против этого лица. Бюро должно урегулировать и при необходимости оплатить убыток от имени Бюро, которое выдало Зелёную карту.

7. Однако насколько это может позволить законодательство, между Бюро стран должна быть заключена договорённость, позволяющая страховщику, уполномоченному вести дела в стране, где произошла авария, заниматься урегулированием убытков против своего собственного страхователя.

8. Бюро страны, где случился убыток, должно уважительно относиться к условиям и лимитам, указанным в страховом полисе, если они соответствуют законодательству об обязательном страховании автогражданской ответственности данной страны.

9. Договоры между Бюро должны подтверждать возмещение полной стоимости убытка, а также платежи расходов и вознаграждений, которые должны быть согласованы.

10. Насколько это возможно, государства - участники должны ставить целью исключение проверок наличия "Зелёных карт" на границах, оформляя для этого специальные соглашения с другими Бюро. Многосторонние соглашения о гарантиях или "преемственные" соглашения, подготовленные Советом Бюро или аналогичные двухсторонние соглашения между Бюро являются примерами таких соглашений.

11. В каждой из стран, правительства которых одобрили настоящие Рекомендации, "Зелёные карты", изготовленные согласно п.3 настоящего Приложения, в качестве подтверждения страхования, должны приниматься без дополнительных формальностей и расходов, в соответствии с законодательством об обязательном страховании автогражданской ответственности в отношении тех средств транспорта, для которых карты выданы.

12. Водителям, въехавшим на средстве транспорта, но без действующей "Зелёной карты" одобренного типа, в страну, где страхование является обязательным или в страну, Бюро которой не подписало многостороннее гарантийное соглашение (или "преемственное" соглашение, подготовленное Советом Бюро или подобное соглашение, заключённое между этим Бюро и Бюро, откуда прибыло средство транспорта) надлежит:

- приобрести пограничное страхование или, насколько позволяет законодательство страны въезда,
- приобрести обычный полис обязательного страхования для этой страны, или
- внести средства в денежный фонд в целях гарантирования оплаты вреда для пострадавших в авариях.

13. В странах, где страхование не является обязательным в отношении категории транспортного средства въехавшего автомобилиста, подтверждение наличия страхования не требуется.

14. "Зелёная карта" по цвету, компоновке и содержанию должна соответствовать образцу, приведённому в п.3 настоящего Приложения. Размеры карт могут отличаться, при условии, что формат в целом не меняется, но в любом случае общий размер документа не может превышать А 4. "Зелёная карта" выписывается на языке Национального Бюро, но её название даётся также на английском и французском языках. Вся информация на "Зелёной карте" записывается буквами латинского алфавита с альтернативой, по желанию, дополнительно записать те же сведения другими буквами.

15. Правительства стран, где действует обязательное страхование гражданской ответственности и которые и которые намерены одобрить Рекомендации, должны уведомить Секретариат главной рабочей группы том, что:

16. страховщики автогражданской ответственности организовали или намерены организовать Бюро "Зелёной карты" с целью выдачи сертификатов для выезжающих за границу

17. Бюро "Зелёной карты" уже готово или будет готово регулировать убытки по гражданской ответственности на основе "Зелёных карт", въезжающих водителей

18. Бюро "Зелёной карты" имеет необходимые средства для выполнения финансовых обязательств
19. Бюро готово признать "Зелёные карты" въезжающих в качестве подтверждения, что такие водители застрахованы до необходимых размеров лимитов, требуемых обязательным страхованием страны въезда
20. Одобрение этих Рекомендаций указывает, что правительство не будет препятствовать переводу валютных средств для выполнения международных обязательств по Соглашению системы "Зелёная карта". В этой связи Правительства должны направить в Экономическую комиссию для Европы письменное обязательство.
21. Секретариат должен без промедления информировать Правительства всех заинтересованных стран и Совет Бюро о всех уведомлениях, полученных в соответствии с п.п. 15 и 16 настоящего Приложения.
22. В соответствии со сложившейся практикой, о любых изменениях в системе "Зелёной карты" или формате карты, которые могут рассматриваться участвующими Правительствами или Советом Бюро, должен уведомляться Секретариат (Совета Бюро). Далее Секретариат передаёт предложения об изменениях в Главную рабочую группу для принятия решения.

Таким образом, система «Зеленая карта» представляет собой международный договор, достигнутый между участниками сообщества страховщиков, осуществляющих обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Основой функционирования системы «Зеленая карта» послужило заключение многостороннего договора и впоследствии на его основе ряда двусторонних соглашений, заключенных между организациями (Национальными бюро) - членами системы. Главной задачей этой системы является создание эффективной защиты пострадавших в дорожно- транспортных происшествиях с участием владельцев транспортных средств - нерезидентов страны, в которой произошло такое происшествие. Тем самым страны-участники договора Зеленой карты взяли на себя обязательства признавать на территории каждой из стран выдаваемые ими страховые полисы - Зеленые карты о страховании гражданской ответственности. Функционирование этой международной системы привело, прежде всего, к эффективности работы механизма защиты потерпевших на территориях стран участниц.

В этой связи, работа системы в виде единого механизма регулирования страховой деятельности между его государствами-участниками, через сеть Национальных бюро (НБ), внедрила главную цель Женевских Рекомендаций – облегчение осуществления международных автомобильных перевозок с помощью обеспечения страхового покрытия владельцев транспортных средств на территории всех стран-участников системы «Зеленая карта» и гарантирование компенсации ущерба третьим лицам на основе

законодательных критериев - правил страны по месту наступления страхового случая.

В комплексе работа системы заключается в наличии законодательного регулирования в сфере обязательного страхования гражданско-правовой ответственности (ГПО) владельцев транспортных средств перед третьими лицами и признании на их территориях выдаваемых иностранным Национальным Бюро страховых полюсов «Зеленая карта».

Основные принципы работы системы:

1. Действие системы распространяется только на те страны, в которых страхование гражданско-правовой ответственности автовладельцев является обязательным в порядке, установленном национальным законодательством;
2. Образование в каждом государстве, которое желает вступить в систему «Зеленая карта», своего НБ, членами которого становятся все страховщики, занимающиеся страхованием ГПО владельцев автотранспортных средств с учетом установленных внутренних правил приема в члены НБ;
3. Законность системы, несмотря на не межправительственный характер соглашения «Зеленая карта» и официальное признание государством и НБ страхового покрытия иностранного лица, находящегося на его территории;
4. Гарантирование государством-участником страховых выплат и осуществление НБ и его членами международных валютных операций по поддержанию гарантированных – депозитных взносов, перестраховочных операций, разрешению споров, осуществления взносов в Совет Бюро;
5. Передача полномочий по урегулированию убытка страховщиком иностранного лица национальному страховщику страны, где нанесен ущерб, через НБ;
6. Ответственность НБ за нелегальный выпуск и оборот фальшивых полисов Зеленой карты на своей территории;
7. Взаимная помощь НБ при урегулировании страховых случаев на своих территориях и признания решений и предписаний Совета Бюро, как главного органа по регулированию общих вопросов и спорных моментов между его членами.

Немаловажным механизмом регулирования страховой деятельности в регионе «Зеленая карта» является финансовая гарантия страховых выплат и перестрахования рисков как Совета Бюро перед своими членами, так и непосредственно Национальных бюро. Такая гарантия и процедура перестрахования рисков формируется его членами еще при вступлении в Совет Бюро и со временем может капитализироваться для минимизации рисков.

Поскольку договорные отношения и организация работы системы лежит на плечах неправительственных организаций страховщиков, роль государств в механизме регулирования данной системы заключается в признании ее функционирования в рамках Рабочей группы по транспорту ЕЭК ООН и законодательного закрепления принципов работы в межгосударственном отношении.

Присоединение стран СНГ к системе «Зеленая карта».

С распадом Советского Союза новые независимые государства стали создавать свои собственные страховые компании, союзы и структуры. Геополитическая и экономическая ситуация в значительной степени способствовала активному вступлению ряда государств в различные международные объединения и ассоциации, в том числе и систему "Зелёной карты", столь необходимую для беспрепятственного перемещения автотранспорта из одной страны в другую. Но здесь следует отметить, что в 1996 году Совет страховых бюро «Зеленой карты» решил ограничить географическую сферу охвата своих операций, включив в нее лишь те страны, которые расположены к западу от Уральских гор и Каспийского моря, и страны, имеющие выход к Средиземному морю. Например, страховое бюро Украины стало переходным членом Совета страховых бюро с 1998 года. В 2004 году Генеральная ассамблея решила, что с 1 января 2005 года бюро должно стать полноправным членом при том условии, что оно не будет разрешать своим членам выдавать "Зеленые карты" в стране, где не существует страхового бюро, и будет поддерживать свои финансовые гарантии на уровне, рекомендованном Советом страховых бюро, на тех же условиях, что и переходные члены в течение периода не менее четырех лет.

Россия, по причине политики Совета страховых бюро, а также отсутствия на ее территории обязательного страхования автогражданской ответственности, не могла быть включённой в международную систему "Зелёной карты". Это не означает, что российские страховщики не стремились этого сделать. Ещё в 90-е годы ряд ведущих компаний рынка, занимающихся добровольным страхованием автогражданской ответственности, пытался договориться с ведущими европейскими страховщиками и отдельными руководителями Совета бюро, в Лондоне о принятии страны в систему "Зелёной карты", хотя бы с ограниченными полномочиями. Для этого в 1997 году в стране было создано "Русское Бюро Зелёной карты", куда вошло около 20 компаний, занимающихся добровольным страхованием гражданской ответственности и реализацией карт зарубежных страховых компаний - немецких, польских, болгарских и т.п.

Бюро достаточно активно продвигало идеи по активизации процесса вступления российского рынка в международную систему страхования "Зелёная карта", однако, несмотря на поддержку германского и некоторых других европейских страховых Союзов, вступление России в эту систему, даже в усечённом виде, по ряду объективных причин так и не состоялось.

Ситуация кардинальным образом изменилась после принятия Федерального Закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ, на российском страховом рынке сложились необходимые объективные условия для вступления России в международную страховую систему. Однако она стала полноправным членом Совета страховых бюро лишь в 2009 г.

На настоящий момент времени из стран СНГ членами Совета страховых бюро являются Азербайджан, Россия, Беларусь, Украина, Молдова (Приложение 2). Одной из последних стран, ставших участницей Совета страховых бюро, стал Азербайджан. «Зеленая карта» здесь действует с 1 января 2016 года. Коллегия Министерства финансов Азербайджана утвердила размеры страховых взносов в рамках данной системы. Приобретенная на территории Азербайджана страховка будет действовать на территории всех стран-участниц.

Здесь следует отметить, что каждая страна, входящая в международную систему «Зеленая карта», сама устанавливает тарифы и цены на «Зеленую карту».

Таблица 3.2. Размер страхового взноса по системе «Зеленая карта» в Азербайджане (выдержки)[20]

№	Вид ТС	Сумма страхового взноса согласно сроку действия полиса GreenCard (в манатах)			
		12 мес	6 мес	3 мес	1 мес
Для автомобилей, выезжающих в Турцию и Иран					
1	Грузовые автомобили и произведенные на их базе иные автотранспортные средства - по разрешенной максимальной массе				
1.1	Не более 3,500 кг	350	230	120	80
1.2	3,501-7,000 кг	400	300	170	90
1.3	Свыше 7,000 кг.	440	330	190	110
Для автомобилей, выезжающих в Беларусь, Молдову, Россию и Украину					
1	Грузовые автомобили и произведенные на их базе иные автотранспортные средства - по разрешенной максимальной				

[20]http://1news.az/economy/banks_n_finance/20150312054437932.html

	массе				
1.1	Не более 3,500 кг	300	200	100	50
1.2	3,501-7,000 кг	330	270	150	70
1.3	Свыше 7,000 кг.	400	300	170	80
Размер страхового взноса по системе Green Card в отношении автотранспортных средств, въезжающих в страны, применяющие систему Green Card					
1	Грузовые автомобили и произведенные на их базе иные автотранспортные средства - по разрешенной максимальной массе				
1.1	Не более 3,500 кг	600	400	250	160
1.2	3,501-7,000 кг	850	600	400	250
1.3	Свыше 7,000 кг.	1200	850	500	290

Ниже для сравнения приводится информация по России[21].

На всей территории России установлена единая стоимость страхования в рамках международной системы страхования "Зеленая карта". Тарифы утверждаются Российским бюро "Зеленая карта" и согласовываются с Министерством финансов России.

Стоимость полиса "Зеленая карта" зависит от трех параметров:

- срока действия полиса (от 15 дней до 12 месяцев);
- типа транспортного средства (7 типов);
- территории страхового покрытия (использования ТС) (два варианта: "Украина, Республика Беларусь и Республика Молдова" или "Все страны"

Таблица 3.3. Цены для территории действия "Все страны системы "Зеленая карта" (рубли)

Тип транспортного средства	Срок страхования, месяцев												
	15 дней	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Легковые автомобили	2 320	4 420	8 220	11 590	14 330	15 590	16 860	17 700	18 540	19 380	20 020	20 440	21 070
Прицепы к легковым автомобилям	690	1 320	2 460	3 470	4 280	4 660	5 040	5 290	5 540	5 800	5 990	6 110	6 300
Грузовые автомобили, тягачи	3 870	7 380	13 710	19 340	23 910	26 020	28 130	29 540	30 940	32 350	33 400	34 110	35 160
Прицепы и полуприцепы к грузовым автомобилям	780	1 480	2 750	3 880	4 790	5 210	5 640	5 920	6 200	6 480	6 690	6 840	7 050

[21] http://www.znay.ru/greencard/tariff.shtml#applicable

и тягачам													
Автобусы	6 640	11 900	19 750	27 600	35 450	43 290	51 140	58 990	66 840	74 680	82 530	90 380	98 230
Мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски и мопеды	1 160	2 210	4 110	5 800	7 170	7 800	8 430	8 850	9 270	9 700	10 010	10 220	10 540
Сельскохозяйственная и строительная техника	1 410	2 700	5 020	7 070	8 750	9 520	10 290	10 800	11 320	11 830	12 220	12 480	12 860

Таблица 3.4 - Цены для территории действия "Украина, Республика Беларусь и Республика Молдова" (рубли)

Тип транспортного средства	Срок страхования, месяцев												
	5 дней										0	1	2
Легковые автомобили	90	050	580	110	640	160	690	960	220	480	750	010	270
Прицепы к легковым автомобилям	40	20	70	30	90	50	100	180	260	340	420	500	580
Грузовые автомобили, тягачи	340	790	690	590	480	380	270	720	170	620	070	520	960
Прицепы и полуприцепы к грузовым автомобилям и тягачам	70	60	40	20	00	070	250	340	430	520	610	700	790
Автобусы	650	960	910	860	810	0 770	2 720	4 670	6 620	8 570	0 520	2 470	4 430
Мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски и мопеды	90	20	80	040	300	560	820	950	080	210	340	470	600
Сельскохозяйственная и строительная техника	80	40	70	290	610	930	260	420	580	740	900	060	220

3.2. Оценка целесообразности присоединения Казахстана к новым международным конвенциям и соглашениям в области грузового транспорта

Конвенции в области временного ввоза (Таможенная конвенция, касающаяся временно ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, от 18 мая 1956 года и Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года)

Исходя из информации, изложенной в п. 3.1 и с учетом участия Казахстана в Стамбульской конвенции о временном ввозе 1990 г. представляется, что присоединение Казахстана к Таможенной конвенции, касающейся временно ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей 1956 года и Европейской конвенции о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках 1960 года **не является необходимым**.

Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 5 июля 1978 года

С учетом опыта Беларуси и России, а также возможного неоднозначного толкования факта присоединения нашей республики к Протоколу к Конвенции КДПГ 1978 г. считаем, что Казахстан должен официально присоединиться к Протоколу к КДПГ и провести процедуру ратификации.

Протокол о внесении поправок в статью 1a), статью 14(1) и статью 14(3) Европейского соглашения от 30 сентября 1957 года о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 28 октября 1993 года

Принимая во внимание, что Казахстан является участником Конвенции о дорожном движении 1968 г., а не 1949 г., на которую ссылается Соглашение ДОПОГ при определении термина «транспортное средство», а также необходимость упрощения внесения поправок в Приложения к данному соглашению, считаем необходимым принять необходимые меры с целью присоединения к Протоколу, с тем чтобы он мог вступить в силу.

Международное соглашение (Универсальный договор) по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств по системе "Зеленая карта" от 20.10.1999 года

В настоящее время международные автоперевозчики Республики Казахстан для въезда на территорию иностранных государств региона «Зеленая карта» различными способами приобретают международные полисы: через Учебно-сертификационный центр КазАТО, через агентскую сеть иностранных

страховых компаний на территории стран членов «Зеленая карта», и, наконец, на границе при въезде на территорию государств-членов «Зеленая карта» - у агентов иностранных страховых компаний (на территории Белоруссии, России, Азербайджана, Польши, Украины и др. стран системы). Стоимость одного страхового полиса «Зеленая карта» в иностранных компаниях для грузового транспорта на 15 дней варьируются от €30 до €110 за грузовое транспортное средство.

В Республике Казахстан вопрос вступления в систему «Зеленая карта» поднимался неоднократно в рамках работы национальных отраслевых программ в области транспорта и пересечения границ еще до принятия в 2003 году закона Республики Казахстан об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств. Инициаторами о необходимости регулирования данного вопроса выступили отечественные перевозчики, осуществляющие международные автомобильные перевозки в зоне действия системы «Зеленая карта».

В рамках работы по реализации поручений Правительства Республики Казахстан совместно с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (МТК РК) и Агентством Республики Казахстан по регулированию и надзору финансового рынка и финансовых организаций (АФН) в 2003-2005 гг. проводилась работа по изучению международного опыта с целью рассмотрения вопроса по вступлению Республики Казахстан в международную систему страхования гражданской ответственности водителей автотранспортных средств «Зеленая карта». В этой связи, для исполнения поручения Заместителя Премьер-министра Республики Казахстан – Министра индустрии и торговли Республики Казахстан С. Мынбаева от 30 января 2005 года № 12-52/7022, а также пункта 3 Протокола совещания Правительства Республики Казахстан от 27 декабря 2004 года в отношении присоединения Республики Казахстан к международной системе страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств «Зеленая карта» в мае 2005 года в г. Алматы состоялось совещание с участием представителей МТК РК, АФН, представителей Ассоциации участников страхового рынка, Союза международных автомобильных перевозчиков РК и заинтересованных страховых компаний по обсуждению вопроса о возможности и предпосылок создания в Республике Казахстан Национального страхового Бюро, отвечающего международным требованиям системы страхования «Зеленая карта». В ходе совещания под председательством г-на Каримулина А.А.- Директора Департамента надзора за субъектами страхового рынка и других финансовых организаций АФН, участниками заседания были рассмотрены вопросы:

1. Условия присоединения Республики Казахстан к международной системе страхования ответственности владельцев транспортных средств «Зеленая карта».

2. Целесообразность создания в стране Национального страхового бюро до принятия решения о присоединении Республики Казахстан к системе «Зеленая карта».

3. Основные этапы образования бюро.

На совещании представителями страховых организаций было предложено, как один из вариантов готовности создания Национального страхового бюро на базе Фонда гарантирования страховых выплат при проведении предварительных расчетов по созданию и участию в нем. Также в ходе дебатов подвергся обсуждению вопрос предоставления финансовых гарантий при вступлении в систему «Зеленая карта». По итогам совещания участники приняли единогласное решение о целесообразности вступления Республики Казахстан в названную международную систему страхования и необходимости активизировать деятельность всех участников совещания в данном направлении. В связи с чем, участниками заседания было выдвинуто решение после проведения предварительных расчетов МТК РК провести переговоры с Правительством РК и международным компетентным органом системы «Зеленая карта» (ЕЭК ООН).

На основании данного решения в конце 2005г. по предложению МТК РК Правительством Республики Казахстан направлено соответствующее обращение на имя Исполнительного Секретаря ЕЭК ООН г-на Марека Белки о заинтересованности Республики Казахстан в участии в данной системе. В 2006 году от ЕЭК ООН получен официальный ответ об ограниченной географии работы системы и предложены альтернативные международные системы страхования, распространяющиеся на регион Центральной Азии и стран ОЭС. При этом в письме было отмечено, что ЕЭК ООН будет продолжать сотрудничество со странами ОЭС в консультации вопроса формирования региональной системы страхования ГПО.

В настоящее время реализация вопроса присоединения к системе «Зеленая карта» находится на стадии его изучения. Страховой рынок РК не заинтересован в присоединении к системе «Зеленая карта». Причиной тому являются высокие финансовые издержки, рисковая составляющая и низкий уровень доходности страхового продукта.

Между тем с принятием Закона Республики Казахстан «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» от 1 июля 2003г. № 446 и последующей его доработкой, в Республике Казахстан был создан правовой фундамент и механизм регулирования финансовых взаимоотношений, которые могут возникнуть при ДТП. Данный закон предусматривает также обязательное страхование владельцев автотранспортных средств иностранных государств (нерезидентов) осуществляющих въезд на территорию Республики Казахстан на аналогичных условиях регулирования взаимоотношений между страховщиком и страхователем.

Статья 32 данного закона допускает «участие Республики Казахстан в международных системах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в порядке, предусмотренном законодательством Республики Казахстан». Таким образом, в Казахстане создана правовая основа формирования международного продукта страхования.

Принимая во внимание ограничение возможности расширения границ данной системы в регионы Центральной Азии, возможны следующие варианты:

1. создание в Республике Казахстан условий для реализации национальным перевозчикам «Зеленых карт» иностранных бюро в виде агентской сети продаж, либо через сеть официальных представительств страховых компаний государств-участниц системы;
2. создание в Казахстане корреспондентской сети иностранных страховых компаний, зарегистрированных в качестве нерезидентов РК, которые могут осуществлять страхование по системе «Зеленая карта» в республике от имени Национального страхового бюро ее страны;
3. создание в Казахстане Национального бюро.

Поскольку два первых варианта означают передачу потенциального отечественного рынка иностранным компаниям и фактическую переплату страховых премий по полису «Зеленая карта», вызванную издержками по функционированию офисов, агентов нерезидента РК наиболее выгодным для Казахстана остается третий вариант.

На законодательном уровне государству будет необходимо уполномочить Национальное бюро в обеспечении работы в области данного международного вида страхования и прописать его основные права и обязанности. Например, в России в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002г № 46-ФЗ были внесены изменения в отношении порядка осуществления международных операций страховщиками, являющимися членами Национального моторного бюро. В том числе прописаны и определены суммы взносов в гарантийный фонд (500 тыс. евро), определено правовое положение общественного объединения страховщиков (Национальное моторное бюро), порядок и процедура контроля обязательного наличия страхового полиса «Зеленая карата» образца национального бюро, координация работы и применение информационных систем.

Таблица 3.5 SWOT анализ возможного вступления Казахстана в систему «Зеленая карта»

Сильные стороны	Слабые стороны	Риски и угрозы
Наличие общих границ со странами-участницами системы «Зеленая карта» и	Необходимость получения положительного решения в рамках переговорного	Наличие регионального ограничения по принятию новых членов в Совет Бюро

потребность в страховых полисах отечественного рынка автотранспортных услуг	процесса	
Формирование нового страхового продукта и интеграция страхового сектора в международную систему страхования «Зеленая карта»	Необходимость внесения изменений и дополнений в законодательные акты Республики Казахстан	Слабо-прогнозируемый рынок для Казахстана на этапе формирования новой услуги
Снятие административных барьеров на пути следования международных автоперевозчиков сообщением Европа-Азия, создание условий для их страхового покрытия ответственности перед третьими лицами на территории стран-участниц системы «Зеленая карта» (облегчение процедур пересечения границ, снятие необходимости в дополнительном страховании владельцев автотранспортных средств на границах транзитных государств по пути в Европу), повышение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на международном рынке транспортных услуг.	Дополнительная финансовая нагрузка, на страховой сектор на первоначальном этапе формирования рынка вызванная необходимостью в формировании гарантийного фонда	Риск наступления для страховщиков безлимитных страховых выплат в странах Европы

Позиция Республики Казахстан в отношении желания присоединиться к системе с экономической точки зрения будет формироваться исключительно на основе интереса страхового рынка. В настоящее время, данный сектор экономики не заинтересован организовать свой бизнес в рамках продукта «Зеленая карта», основным критерием представителей страхового бизнеса является не желание вкладывать (выводить) средства из активов своих компаний в весьма новый и с высокими рисками страховых выплат продукт страхования, который также пока не сформирован на законодательном уровне, не определена роль, и возможное участие государства в его регулировании в части поддержки бизнеса на первоначальном этапе.

Гражданская авиация

Статус присоединения Казахстана, Беларуси и России к международным соглашениям в области гражданской авиации представлен в Приложении 7.

Конвенция о международной гражданской авиации, 1944 г., которую также называют Чикагской конвенцией (вступила в силу 4 апреля 1947 года). Текст на русском языке принят согласно Протоколу об аутентичном четырехъязычном тексте Конвенции 1977 г. Протокол вступил в силу 16 сентября 1999 г.

Чикагская конвенция сложная система документов, состоящая из самой Конвенции 1944 г. и документов, дополняющих ее (пункты со 2-ого по 22-ой в таблице Приложения 7). Список приложений к Конвенции ИКАО:

Приложение 1 (AN 1) Выдача свидетельств авиационному персоналу;

Приложение 2 (AN 2) Правила полетов;

Приложение 3 (AN 3) Часть 1 и 2. Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации;

Приложение 4 (AN 4) Аэронавигационные карты;

Приложение 5 (AN 5) Единицы измерения, подлежащие использованию в воздушных и наземных операциях;

Приложение 6 (AN 6) Эксплуатация воздушных судов. Часть 1. Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты;

Приложение 6 (AN 6) Эксплуатация воздушных судов. Часть 2. Международная авиация общего назначения. Самолеты;

Приложение 6 (AN 6) Эксплуатация воздушных судов. Часть 3. Международные полеты. Вертолеты;

Приложение 7 (AN 7) Национальные и регистрационные знаки воздушных судов;

Приложение 8 (AN 8) Летная годность воздушных судов;

Приложение 9 (AN 9) Упрощение формальностей;

Приложение 10 (AN 10) Авиационная электросвязь. Том 1. Радионавигационные средства;

Приложение 10 (AN 10) Авиационная электросвязь. Том 2. Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS;

Приложение 10 (AN 10) Авиационная электросвязь. Том 3. Системы связи. Часть 1. Системы передачи цифровых данных. Часть 2. Системы речевой связи;

Приложение 10 (AN 10) Авиационная электросвязь. Том 4. Системы наблюдения и предупреждения столкновений;

Приложение 10 (AN 10) Авиационная электросвязь. Том 5. Использование авиационного радиочастотного спектра;

Приложение 11 (AN 11) Обслуживание воздушного движения;

Приложение 12 (AN 12) Поиск и спасание;

Приложение 13 (AN 13) Расследование авиационных происшествий и инцидентов;

Приложение 14 (AN 14) Аэродромы. Том 1. Проектирование и эксплуатация аэродромов;

Приложение 14 (AN 14) Аэродромы. Том 2. Вертодромы;

Приложение 15 (AN 15) Службы аэронавигационной информации;

Приложение 16 (AN 16) Охрана окружающей среды. Том 1. Авиационный шум;

Приложение 16 (AN 16) Охрана окружающей среды. Том 2. Эмиссия авиационных двигателей;

Приложение 17 (AN 17) Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

Приложение 18 (AN 18) Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху;

Приложение 19. Управление безопасностью полетов.

Чикагская конвенция установила основные принципы работы международной авиации, в частности, правила полетов над территорией страны участницы, принцип национальной принадлежности воздушного судна, облегчение международных полетов, международные стандарты и рекомендованную практику и пр. Часть II Конвенции касается вопросов создания, структуры и полномочий Международной организации гражданской авиации (ИКАО, ICAO), которая, являясь ассоциированным органом при ООН, наделена правом контролировать исполнение положений конвенции и её приложений, а также корректировать и дополнять эти положения соответственно духу времени.

В отношении перевозки грузов в Конвенции записано:

- каждое Договаривающееся государство соглашается путем издания специальных правил или иным образом принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов и груза, в особенности при применении законов, касающихся иммиграции, карантина, таможенного контроля и выпуска (ст.22);
- каждое воздушное судно Договаривающегося государства, занятое в международной навигации, должно иметь на борту манифест и подробные декларации на груз (ст. 29 g));
- военное снаряжение или военные материалы перевозятся только с разрешения государства, на территорию которого или над территорией которого осуществляется перевозка. Каждое государство в своих правилах определяет, что является военным снаряжением или военными

материалами при этом учитывая в целях единообразия рекомендации Международной организации гражданской авиации (ст.35 a)).

- каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право регулировать или запрещать перевозку на свою территорию или над своей территорией иных предметов (кроме указанных в предыдущем пункте), при условии, что в этом отношении не будет проводиться различий между его национальными воздушными судами и воздушными судами других государств, а также при условии, что не будут устанавливаться никакие ограничения, которые могут препятствовать перевозке и использованию на воздушных судах аппаратуры, необходимой для эксплуатации воздушных судов или навигации либо для обеспечения безопасности членов экипажа или пассажиров (ст.35 b)).

Почти половина грузов, перевозимых всеми видами транспорта в мире, относится к категории опасных грузов - взрывчатых, коррозионных, огнеопасных, ядовитых и даже радиоактивных. Признавая важность такого рода грузов, ИКАО приняла меры, направленные на обеспечение их безопасной перевозки[22]. Эти меры нашли выражение в принятии Приложения 18 и связанного с ним документа под названием «Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху». В Приложении 18 содержатся общие Стандарты и Рекомендуемая практика, соблюдение которых позволяет обеспечить безопасную перевозку опасных грузов. Сюда включен достаточно стабильный материал, в который лишь изредка необходимо вносить поправки. В Технических инструкциях содержатся подробные и многочисленные инструкции по правильной обработке опасных грузов, и в них необходимо часто вносить изменения, вызванные развитием химической, обрабатывающей и тарной отраслей промышленности. Совет ИКАО установил специальный порядок регулярного пересмотра и переиздания Технических инструкций с учетом появления новых изделий и развития техники.

Для Казахстана Чикагская конвенция вступила в силу 20 сентября 1992г.

Конвенция о международном признании прав на воздушное судно, 1948 г. При условии, что эти права должны быть установлены и зарегистрированы соответствии с законодательством государства регистрации воздушного судна, они включают: право собственности, право владельца судна приобрести его в собственность по договору купли-продажи, право пользования судном по договору долгосрочной (Более 6 месяцев) аренды; ипотеку, залог и др. аналогичные права, возникающие по соглашению сторон для обеспечения долга, а также право на вознаграждение за поиск и спасение воздушного Судно и вопросы изъятия и принудительной продажи.

[22] http://www.icao.int/Security/aircargo/Pages/Air-Cargo-Safety.aspx

Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, 1952 г.

В 1952 году в Риме была принята Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности (Римская конвенция). Как явствует из преамбулы, подписавшие ее государства руководствовались «желанием обеспечить достаточную компенсацию лицам, которым причинен ущерб на поверхности иностранными воздушными судами, и в то же время разумно ограничить размер возмещения за такой ущерб, дабы не препятствовать развитию международного гражданского воздушного транспорта». Государства также были убеждены в «необходимости как можно более широкой унификации путем заключения международной конвенции правил, применяемых в различных странах мира, об ответственности за причинение подобного ущерба».

Конвенция применяется к случаям причинения ущерба на территории одного Договаривающегося государства воздушным судном, зарегистрированным в другом Договаривающемся государстве. Она устанавливает объективную ответственность сторон, виновных в нанесении такого ущерба. Ответственность наступает *независимо от вины причинившей ущерб стороны*, которая располагает лишь весьма ограниченным диапазоном средств правовой защиты. Статья 1 предусматривает, что «*любое лицо, которому нанесен ущерб на поверхности, если оно докажет, что этот ущерб был причинен воздушным судном в полете или любым лицом или предметом, выпавшим из воздушного судна, имеет право на возмещение*». В целях Конвенции воздушное судно считается находящимся в полете с момента использования тяги двигателей для взлета до момента окончания пробега при посадке.

Ответственность возлагается на эксплуатанта воздушного судна, каковым в общем плане считается лицо, которое использует данное воздушное судно в момент причинения ущерба. Зарегистрированный владелец считается эксплуатантом, если только он не сможет доказать, что эксплуатантом является какое-либо другое лицо.

В пункте 1 статьи 11 устанавливается, что ответственность за ущерб для каждого воздушного судна и в каждом случае в отношении всех лиц, несущих ответственность на основании Конвенции, не превышает:

a) 500 000 золотых франков (примерно 40 000 долл. США) для воздушных судов весом 1000 килограммов или менее;

b) 500 000 золотых франков плюс по 400 франков (примерно 32 долл. США) за каждый килограмм сверх 1000 килограммов для воздушных судов весом более 1000 килограммов, но не свыше 6000 килограммов;

c) 2 500 000 франков (примерно 200 000 долл. США) плюс по 250 франков (примерно 20 долл. США) за каждый килограмм сверх 6000

килограммов для воздушных судов весом более 6000 килограммов, но не свыше 20 000 килограммов;

d) 6 000 000 франков (примерно 480 000 долл. США) плюс по 150 франков (примерно 12 долл. США) за каждый килограмм сверх 20 000 килограммов для воздушных судов весом более 20 000 килограммов, но не свыше 50 000 килограммов; и

e) 10 500 000 франков (примерно 840 ООО долл. США) плюс по 100 франков (примерно 8 долл. США) за каждый килограмм сверх 50 000 килограммов для воздушных судов весом более 50 000 килограммов.

В дополнение к пределам для воздушных судов в пункте 2 статьи 11 устанавливается, что ответственность в связи со смертью или телесным повреждением не превышает 500 000 золотых франков за каждого погибшего или получившего телесное повреждение.

Статья 14 содержит правила распределения компенсационных выплат в случае, когда общая сумма предъявленных исков превышает пределы ответственности.

В 1978 году был принят Монреальский протокол об изменении Конвенции. В частности, были пересмотрены в сторону повышения пределы ответственности, а золотой франк в качестве валютной единицы заменили специальные права заимствования (СПЗ). Количество весовых категорий было сокращено с 5 до 4, как показано ниже:

a) 300 000 СПЗ (примерно 379 500 долл. США) для воздушных судов весом 2000 килограммов или менее;

b) 300 000 СПЗ плюс по 175 СПЗ (примерно 221 долл. США) за каждый килограмм сверх 2000 килограммов для воздушных судов весом более 2000 килограммов, но не свыше 6000 килограммов;

c) 1 000 000 СПЗ (примерно 1 265 000 долл. США) плюс по 62,5 СПЗ (примерно 79 долл. США) за каждый килограмм сверх 6000 килограммов для воздушных судов весом более 6000 килограммов, но не свыше 30 000 килограммов; и

d) 2 500 000 СПЗ (примерно 3 162 500 долл. США) плюс по 65 СПЗ (примерно 82 долл. США) за каждый килограмм сверх 30 000 килограммов для воздушных судов весом более 30 000 килограммов.

Максимальная сумма ответственности в связи со смертью или телесным повреждением ограничивается 125 000 СПЗ (примерно 158 125 долл. США) за каждого погибшего или получившего телесное повреждение.

Были изменены правила распределения компенсации между исками в случае, если их сумма превышает пределы ответственности, причем приоритет при этом отдается искам, предъявленным в связи со смертью или телесным повреждением.

Следует отметить, что иностранное судно может оказаться виновным не только в порче имущества аэропорта, гибели людей, но и в повреждении грузов на борту других, находящихся на поверхности земли, воздушных судов (например, при взлете), на складах (известны случаи падения обломков самолетов на здания) и пр. Поэтому целесообразность присоединения Казахстана к настоящему документу может быть рассмотрена и в рамках настоящего отчета.

На сегодняшний день основными международными соглашениями, затрагивающими вопросы ответственности при перевозках грузов, являются ***Варшавская (1929 года) и Монреальская (1999 года) конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок.***

Варшавская система – сложная система документов, состоящая из самой Варшавской конвенции 1929 г. и документов, дополняющих ее:

- Протокол об изменении Варшавской конвенции 1955 г. (Гаагский протокол);
- Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору, 1961 г. (Гвадалахарская конвенция 1961 г.);
- Протокол об изменении Варшавской конвенции 1929 года, измененной Гаагским протоколом 1955 года, 2011 г. (Гватемальский протокол);
- Монреальский дополнительный протокол №1, 1975 г.;
- Монреальский дополнительный протокол №2 1975 г.;
- Монреальский дополнительный протокол №3 1975 г.;
- Монреальский протокол №4, 1975 г.

Республика Казахстан присоединилась к протоколу Законом РК от 25 июня 2001 года № 215-II, вступил в силу 28 ноября 2002 года. Согласно статье XIX Протокола о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (совершённого в городе Гаага 28 сентября 1955 года), Конвенция и Протокол должны читаться и истолковываться вместе как единый документ и должны называться Варшавская конвенция с изменениями, внесенными в Гааге в 1955 г.

Варшавская конвенция 1929 г. применяется, как это следует из ее названия, к международной воздушной перевозке, под которой согласно п.2 ст.1 понимается всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеется или нет перерыв в перевозке или перегрузке, расположены на территории двух Договаривающихся государств либо на территории одной и той же Договаривающейся стороны, если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является участником Конвенции.

Варшавская конвенция унифицировала правила, касающиеся перевозочных документов, установила общий срок исковой давности - два года, а также решила проблему определения суда, компетентного рассматривать дела о нанесении ущерба. В соответствии со ст.28 Конвенции иск об ответственности должен быть возбужден, по выбору истца, в суде по месту жительства перевозчика, по месту нахождения главного управления его предприятия или по месту, где он имеет контору, посредством которой был заключен договор, либо в суде места назначения.

Главным достижением Варшавской конвенции считают унификацию правил, касающихся ответственности авиаперевозчика. Перевозчик несет ответственность за вред в случае смерти или телесного повреждения пассажира, а также в случае уничтожения, потери или повреждения багажа и груза. Если ответственность обусловлена ошибкой авиаперевозчика, его вина предполагается и бремя доказывания ее отсутствия лежит на нем. Однако, если перевозчик докажет, что им были предприняты все меры для избежания вреда или что их невозможно было предпринять, он освобождается от ответственности.

Отдельно необходимо отметить, что согласно ст. 18 перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки. Воздушная перевозка охватывает период времени, в течение которого багаж или товар находятся под охраной перевозчика, независимо от того, имеет ли это место на аэродроме, на борту воздушного судна или в каком-либо ином месте, в случае посадки вне аэродрома.

Период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой земной, морской или речной перевозки, осуществленной вне аэродрома. Однако, если подобная перевозка осуществляется во исполнение договора воздушной перевозки, в целях погрузки, сдачи или перегрузки, всякий ущерб почитается вытекающим, до доказательства противного, из происшествия, происшедшего во время воздушной перевозки.

Варшавская конвенция содержит ограничения ответственности перевозчика в отношении пассажиров, зарегистрированного багажа и грузов. Эти ограничения не применяются, если будет доказано, что вред или ущерб причинен вследствие умысла или грубой неосторожности перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

Конвенция, не измененная Гаагским протоколом, предусматривала следующие ограничения ответственности перевозчика: в отношении каждого пассажира - 125 тыс. франков; в отношении зарегистрированного багажа и товаров - 250 франков с килограмма; в отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, - 5 тыс. франков с пассажира. Гаагский протокол

частично увеличил пределы ответственности, установленные Варшавской конвенцией: в отношении каждого пассажира – 250 тыс. франков; в отношении зарегистрированного багажа и товаров – 250 франков с килограмма, за исключением случаев, когда пассажир или отправитель в момент передачи места перевозчику делают специальное заявление о заинтересованности в доставке к месту назначения и уплачивают, если это требуется, дополнительный сбор. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленной суммы, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность пассажира или отправителя в доставке к месту назначения; в отношении предметов, оставляемых пассажиром при себе, - 5 тыс. франков с пассажира.

Варшавская конвенция применяется к международной перевозке пассажиров, багажа и грузов, опосредованной заключением договора между сторонами. В связи с этим встает важный вопрос о том, кто является субъектом данного договора и, следовательно, кто должен нести ответственность в случае причинения вреда. Варшавская конвенция не содержит определения перевозчика и оставила неурегулированным вопрос осуществления международных воздушных перевозок лицом, не являющимся стороной договора. В связи с этим для восполнения соответствующих пробелов в правовом регулировании была принята Гвадалахарская конвенция, которая определила и разграничила правовой статус договорного и фактического перевозчиков. В отличие от России и Беларуси *Казахстан не является участником Гвадалахарской конвенции*.

В зарубежной литературе признается, что туристические агентства, туроператоры, экспедиторы, фрахтовщики и другие лица могут являться перевозчиками по договору, если они приняли на себя обязательство по осуществлению перевозки, а не только заключили договор от имени третьей стороны, действующей в качестве агента, менеджера по продажам или служащего.

Согласно Гвадалахарской конвенции:

«перевозчик по договору» означает лицо, заключающее в качестве стороны договор перевозки, подпадающий под Варшавскую конвенцию, с пассажиром или отправителем либо с лицом, действующим от имени пассажира или отправителя;

«фактический перевозчик» означает лицо, не являющееся перевозчиком по договору, которое, будучи уполномочено перевозчиком по договору, осуществляет полностью или частично перевозку, но который в отношении этой части не является последовательным перевозчиком в смысле Варшавской конвенции. Наличие упомянутого полномочия предполагается до доказательства противного.

Как можно видеть, согласно определению Гвадалахарской конвенции, не каждый перевозчик, который фактически осуществляет перевозку без выдачи

перевозочного документа, может ссылаться на ограничения ответственности по Варшавской конвенции, а только тот, кто имеет на то полномочия от перевозчика по договору, которые могут возникнуть, например, на основании договора чартера.

Статья 3 Гвадалахарской конвенции предусматривает, что действия или бездействие фактического перевозчика или уполномоченных им лиц, действовавших при исполнении ими своих обязанностей, относящихся к перевозке, осуществляемой фактическим перевозчиком, считаются действиями или бездействием перевозчика по договору и наоборот. Однако в последнем случае ответственность фактического перевозчика также ограничена пределами, предусмотренными ст.22 Варшавской конвенции. Конвенция устанавливает, что никакие особые соглашения, на основании которых перевозчик по договору принимает на себя обязанности, не установленные Варшавской конвенцией, никакие отказы от прав, предусмотренных упомянутой Конвенцией, и никакие особые заявления о заинтересованности в доставке, о которых идет речь в статье 22 указанной Конвенции, не имеют силы в отношении фактического перевозчика без его на то согласия.

Гвадалахарской конвенцией установлена *солидарная ответственность фактического и договорного перевозчиков* по искам о возмещении вреда, причиненного при перевозке, осуществляемой фактическим перевозчиком.

В наши дни нормы Гвадалахарской конвенции имеют большое значение, в том числе, в связи с распространением с 80-х годов прошлого столетия системы «обмена кодами» («code-sharing»), когда по соглашению между авиапредприятиями международную перевозку осуществляет авиакомпания иная, чем та, код которой указан в договоре.

В последние несколько десятилетий наблюдается тенденция со стороны наиболее мощных авиакомпаний, прежде всего американских, к увеличению максимальных пределов ответственности. Существует мнение, что в этом находит выражение их конкурентная борьба с молодыми неокрепшими авиапредприятиями развивающихся государств. С этих позиций следует оценивать Монреальское соглашение ряда авиакомпаний 1966 года, увеличившее предел ответственности перевозчика. США допускают к перевозкам на свою территорию лишь те авиакомпании, которые согласились принять этот предел.

Гватемальский протокол 1971 года (в силу не вступил) увеличил предел ответственности до 100 тыс. долл. за пассажира и принял систему абсолютной ответственности перевозчика (вне зависимости от его вины).

Монреальский протокол № 4, принятый в 1975 году, также исходит из принципа абсолютной ответственности перевозчика.

В мае 1999 года в Монреале была подписана ***Конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок*** (вступила в силу 4

ноября 2003 года), которая призвана в дальнейшем заменить Варшавскую конвенцию.

И Варшавская и Монреальская конвенции определяют важные правила международных воздушных перевозок, касающиеся заключения договора перевозки, некоторых его условий и, главное, ответственность перевозчика за причинения вреда жизни и здоровью пассажиров, багажу, грузу и просрочку в их доставке, в совокупности представляющих основной предмет регулирования.

Ответственность перед пассажирами и грузовладельцами за ущерб, причиненный при выполнении международной воздушной перевозки, несет прежде всего перевозчик. Для возникновения ответственности перевозчика, как стороны, осуществляющей исполнение договора, необходимы основания. Истец, требующий возмещения, должен доказать факт нарушения обязательства своим контрагентом, наличие и размер ущерба и причинную связь между правонарушением и ущербом. Однако ответчик (перевозчик) вправе доказывать отсутствие своей вины и ссылаться на ограничение своей ответственности.

Варшавская и Монреальская конвенции содержат относительно подробные и довольно ясные указания об ответственности перевозчика, устанавливая основания освобождения от нее и, в большинстве случаев, ограничивая ее размер, так называемые послабления в режиме ответственности воздушного перевозчика.

Пределы ответственности, установленные Варшавской конвенцией, указаны выше. Согласно ст. 22 Монреальской конвенции в отношении груза они составляют в случае уничтожения, утери, повреждения или задержки - 17 СПЗ за килограмм, за исключением случаев, когда отправитель сделал в момент передачи места перевозчику особое заявление о заинтересованности в доставке и уплатил дополнительный сбор, если это необходимо. В этом случае перевозчик обязан уплатить сумму, не превышающую объявленную сумму, если только он не докажет, что эта сумма превышает действительную заинтересованность отправителя в доставке. В случае уничтожения, утери, повреждения или задержки части груза или любого предмета, содержащегося в нем, при определении предела ответственности перевозчика во внимание принимается только общий вес соответствующего места или мест. Однако когда уничтожение, утеря, повреждение или задержка части груза или любого содержащегося в нем предмета влияет на стоимость других мест, включенных в одну и ту же авиагрузовую накладную, или в ту же квитанцию, или, если они не выданы, в ту же запись, при определении предела ответственности должен также приниматься во внимание общий вес такого места или мест;

Вышеуказанные положения не применяются, если будет доказано, что вред произошел в результате действия или бездействия перевозчика, его служащих или агентов, совершенного с намерением причинить вред или

безрассудно и с сознанием того, что в результате этого, возможно, произойдет вред, при условии, что в случае такого действия или бездействия служащего или агента будет также доказано, что этот служащий или агент действовал в рамках своих обязанностей.

Нормы конвенций императивны и не могут быть изменены соглашением сторон договора перевозки в сторону уменьшения. Ст.23 и 32 Варшавской конвенции, ст.26, 47, 49 Монреальской конвенции объявляют недействительными любые договоренности об освобождении перевозчика от ответственности либо уменьшении ее установленного предела, а также о подлежащем применению законе или изменении правил о юрисдикции, влекущих отступление от правил Конвенции, если это предшествовало причинению вреда. Стороны могут договориться лишь об увеличении пределов ответственности (по ст.22 Варшавской конвенции) путем заключения соглашения или подачи заявления о заинтересованности в доставке груза или багажа, а согласно ст.ст.25, 27 Монреальской конвенции перевозчик вправе сам отказаться не только от установленных в ней пределах ответственности, но и от любых предусмотренных средств защиты - оснований освобождения его от ответственности.

В отличие от Варшавской конвенции Монреальская обеспечивает возможность любым лицам, которым предъявлен иск, ссылаться на условия конвенции, снимая проблему конкуренции исков для стран, в ней участвующих[23]. При этом Монреальская конвенция статьей 37 указывает, Конвенция «не предрешает вопроса о том, имеет ли лицо, ответственное за вред в соответствии с ее положениями, право регресса против любого другого лица». Таким образом, перевозчик, возместивший вред, убытки пострадавшим при перевозке, вправе, руководствуясь соответствующим внутренним законом, предъявить требования любым причастным к этому лицам.

Согласно ст. 24 Варшавской конвенции требования могут быть заявлены только в соответствии с условиями и пределами, установленными Конвенцией, независимо от того, на каком основании (деликт или договор) предъявлен иск. Но Варшавская конвенция умалчивает о возможности предъявления не основанных на договоре исков к лицам иным, чем перевозчик, создавая предпосылки для конкуренции исков. Решает этот вопрос ст.29 Монреальской конвенции: «При перевозке пассажиров, багажа, грузов любой иск об ответственности, независимо от его основания (Конвенция, договор, правонарушения и др.) может быть предъявлении лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией». Таким образом, распространяются положения об ответственности не только на перевозчика, но и на все иные лица, которые каким-то образом имели или могли иметь отношение к причинению вреда,

23

независимо от оснований предъявленных к ним требований, тем самым снижается риск возникновения конкуренции исков для стран-участниц.

По вопросу несохранности груза и багажа. Основываясь на содержании ст.18 Варшавской и ст.ст.17, 18 Монреальской конвенций перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, утери, повреждения багажа, личных вещей пассажира, груза, принятого к перевозке. Казахстанское, как и российское законодательство употребляет термин «утрата», что означает невозможность выдать груз получателю в течение определенного срока. Из смысла Варшавской и Монреальской конвенции вытекает, что этот срок составляет 7 рабочих дней со дня, когда груз должен прибыть.

По вопросу задержки при перевозке, нужно отметить, что Варшавская конвенция возложила на перевозчика ответственность за опоздание при воздушной перевозке (ст.19), Монреальская конвенция предусматривает ответственность перевозчика вследствие задержки при воздушной перевозке, затрагивающей все стадии авиаперевозки: при отправлении пассажира и груза, при опоздании их прибытия в пункт назначения, при задержках в пути. Следует подчеркнуть, что не применяется ни одна из конвенций, если речь идет об отмене рейса или отказе перевозчика осуществить перевозку, предусмотренную договором. В этом случае руководствуются внутренним законодательством.

Обе конвенции практически не содержат положений о порядке исчисления размера возмещения ущерба. Ст. 29 Монреальской конвенции звучит «При перевозке пассажиров, багажа и груза любой иск об ответственности, независимо от его основания, будь то на основании настоящей Конвенции, договора, правонарушения или на любом другом основании, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены настоящей Конвенцией, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав. При любом таком иске штрафы, штрафные санкции или любые другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию.».

Основным методом возмещения вреда и убытков, причиненных перевозчиком, является институт страхования ответственности. Варшавской конвенции страхование не предусматривалось, но ст.50 Монреальской *конвенции обязывает государства, участвующие в конвенции, обеспечить у своих перевозчиков наличие надлежащего страхования:* «Государства-участники требуют, чтобы их перевозчики обеспечили надлежащее страхование своей ответственности в соответствии с настоящей Конвенцией. Государство-участник, в которое перевозчик выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования своей ответственности по настоящей Концепции».

Как представляется, из ст. 50 Монреальской конвенции следует, что международный авиаперевозчик обязан застраховать свою ответственность

за утрату, повреждение, задержку груза в пределах, установленных Конвенцией, а государство обязано проконтролировать это. Между тем, данная норма не нашла своего отражения в законодательстве РК о страховой деятельности и о деятельности гражданской авиации.

Выше отмечалось огромное значение Гвадалахарской конвенции, которая ввела понятия «фактический перевозчик» и «перевозчик по договору». Монреальская конвенция практически полностью воспроизвела вышеуказанные нормы Гвадалахарской конвенции (глава V) и еще раз подтвердила единство режима ответственности договорного и фактического перевозчиков.

Еще одним достижением Монреальской конвенции является усовершенствование транспортных документов (внедрение электронных авианакладных и билетов).

Как уже было сказано, Монреальская конвенция должна прийти на замену Варшавской конвенции. Согласно ст. 55 Монреальская конвенция «имеет преимущественную силу перед любыми правилами, применяемыми к международной воздушной перевозке:

1. между государствами-участниками настоящей Конвенции в силу совместного участия этих государств в:

a) Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (в дальнейшем именуется Варшавской конвенцией);

b) Протоколе об изменении Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года, совершенном в Гааге 28 сентября 1955 года (в дальнейшем именуется Гаагским протоколом);

c) Конвенции, дополнительной к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору, подписанной в Гвадалахаре 18 сентября 1961 года (в дальнейшем именуется Гвадалахарской конвенцией);

d) Протоколе об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года и измененной протоколом, совершенным в Гааге 28 сентября 1955 года, измененной Гаагским протоколом, подписанном в Гватемале 8 марта 1971 года (в дальнейшем именуется Гватемальским протоколом);

e) дополнительных протоколах № 1-3 и Монреальском протоколе № 4 об изменении Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом, или Варшавской конвенции, измененной Гаагским и Гватемальским протоколами, подписанных в Монреале 25 сентября 1975 года (в дальнейшем именуются Монреальскими протоколами); или

2. в пределах территории любого отдельного государства - участника настоящей Конвенции в силу участия этого государства в одном или нескольких документах, упомянутых выше в подпунктах a) - e).».

Выводы:

Представляется, что уполномоченный органам Казахстана необходимо рассмотреть возможность участия республики в Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, 1952 г.

Казахстан является участником Варшавской (1929 г.) и Монреальской (1999 года) конвенций об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Монреальская конвенция имеет преимущественную силу перед Варшавской конвенцией, повышает ответственность авиаперевозчика, включает положения, содержащиеся в дополнительных документах к Варшавской конвенции, участником которых Казахстан не является (прежде всего Гвадалахарской конвенции). Присоединение Казахстана к Монреальской конвенции дает возможность казахстанским авиаперевозчикам участвовать в различных проектах, реализуемых под эгидой Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), например, в проекте «e-freight».

Нормы конвенции императивны, конкретны и исключают возможность возникновения противоречий с нормами национального законодательства. Однако ст. 50 Конвенции требует от государств-участников, чтобы они в свою очередь потребовали от перевозчиков обеспечения надлежащего страхования их ответственности в соответствии с Конвенцией. На наш взгляд это означает, что в казахстанском законодательстве на международных авиаперевозчиков должна быть возложена обязанность застраховать свою ответственность, в том числе за утрату, порчу, задержку груза, в пределах, не ниже установленных в Конвенции.

Международные морские перевозки (международное частное морское право)

Правовой режим морской транспортной среды установлен в **Конвенции ООН по морскому праву** (Женева, 1982). Конвенция закрепляет делимитацию морских пространств, их международно-правовой статус. Положения Конвенции 1982 г. затрагивают и проблемы международного частного права (МЧП): право мирного прохода; гражданская юрисдикция в отношении иностранных судов; иммунитет государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях; национальность судов; "удобные флаги"; клаузула о наиболее благоприятствуемой нации[24] и др.

[24] Позиция Республики Казахстан по правовому статусу Каспийского моря заключается в том, чтобы применить к Каспию отдельные положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, касающиеся режимов и ширины различных участков моря. Переговоры по разработке Конвенции о правовом статусе

Правовое регулирование перевозок грузов морем включает в себя нормы морского судоходства и торгового мореплавания и является подсистемой МЧП. В доктрине довольно давно установились понятия «международное частное морское право» и «торговое судоходство и мореплавание». Группы отношений в этой сфере: вещные права на морские суда, договоры морской перевозки, отношения, связанные с риском мореплавания.

Основными формами организации морских перевозок являются линейная (регулярная) и трамповая (нерегулярная). Международная линейная перевозка оформляется коносаментом. Коносамент - это специальная расписка, удостоверяющая принятие перевозчиком груза для транспортировки его морем.

Первая попытка определения международного статуса коносамента предпринята в **Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте, 1924 г.** (Брюссель). Конвенция вступила в силу в 1931 г. под названием Гаагские правила 1924 г. Гаагские правила не имеют строгой структуры, присущей другим международным договорам в сфере транспортного права.

Статья 1 Конвенции содержит 5 базовых терминов, на которых строится понятийный аппарат данного международного нормативного акта[25].

Понятие «перевозчик» не содержит четкого определения перевозчика как такового. Указано лишь, что в это понятие входит также собственник судна или фрахтователь, если они являются стороной договора перевозки с отправителем (Гаагские правила оперируют понятиями «отправитель» и «получатель», тогда как в других международных соглашениях указаны абсолютно аналогичные по смыслу и юридическому толкованию понятия «грузоотправитель» и «грузополучатель»).

Термин «договор перевозки» в контексте Гаагских правил понимается в смысле только такого договора перевозки, который удостоверяется коносаментом или любым подобным ему документом. Коносамент или любой подобный ему документ, согласно определению, является также основанием для морской перевозки груза. Термин «договор перевозки» применяется также к коносаменту или подобному ему документу, выданному на основании чартера.

Каспийского моря проводятся в рамках Специальной рабочей группы на уровне заместителей министров иностранных дел прикаспийских государств (СРГ), а также на двух-и трехсторонних консультациях. Было проведено 4 саммита «каспийской пятерки», на которых были закреплены договоренности по некоторым элементам правового статуса Каспия, безопасности и стабильности на море, а также вопросам, связанным с позицией сторон по отдельным аспектам международных отношений. Существует поручение Глав прикаспийских государств о завершении работы над проектом Конвенции и подготовке ее к подписанию на очередном Пятом саммите, который будет принимать Республика Казахстан. Таким образом, Конвенция о правовом статусе Каспийского моря должна стать главным итоговым документом предстоящей встречи «в верхах».

[25] Использовано: Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила), http://brokert.ru/material/konvenciya-o-konosamente-gaagskie-pravila

К общепринятой функции коносамента или любого другого аналогичного документа (подтверждает наличие договора морской перевозки груза) добавляется другая функция: основание для перевозки. Конвенция регулирует условия договора морской перевозки по любым коносаментам, независимо от того, выданы они на основании чартера или нет.

В понятие «грузы» включены предметы, товары и изделия любого рода, за исключением живых животных и грузов, перевозимых на палубе. Подобного исключения нет в Гамбургских правилах 1978 г.

Термин «судно» используется не для определения самого транспортного средства, а в связи с тем, что наличие именно судна будет являться необходимым условием для реализации договора морской перевозки груза.

Понятие «перевозка груза» фактически определяет временные рамки действия договора морской перевозки груза: с момента погрузки груза на борт судна до момента выгрузки груза с судна. И хотя по тексту Конвенции о периодах ответственности перевозчика по договору ничего не сказано, считается, что договор перевозки охватывает весь период самой перевозки груза, и, следовательно, ответственность перевозчика по договору также инкорпорирована в указанные временные рамки. Поэтому период ответственности перевозчика по договору морской перевозки груза находится не в пределах «от двери отправителя до двери получателя» или «от порта отправления до порта назначения», а именно «от борта судна в порту отправления до борта судна в порту назначения».

Положения Конвенции применяются ко всякому коносаменту, выданному в стране - участнице Конвенции. Это позволяет отнести Гаагские правила к так называемому открытому типу конвенций международного транспортного права. Для того чтобы *договор перевозки попадал под юрисдикцию такого (открытого) соглашения, достаточно, чтобы либо пункт отправления, либо пункт предполагаемого назначения груза располагались в двух странах, из которых хотя бы одна является участницей данной международной конвенции*. Для компетенции положений Конвенции в отношении договора морской перевозки груза не имеют существенного значения:

- порты отправления груза, на перевозку которого заключен договор, хотя обычно коносамент оформляется именно в порту отправления;
- порты назначения груза;
- национальная принадлежность отправителя и получателя;
- национальная принадлежность перевозчика, агента перевозчика, капитана судна;
- характер перевозимого груза, цель и основания для его перевозки.

Конвенция носит императивный характер по отношению к ответственности перевозчика. На основании п. 8 ст. 3 любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно

от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязательств, считаются ничтожными и не имеющими юридической силы. То же касается оговорок и соглашений в отношении уменьшения размеров такой ответственности. Речь идет об ответственности перевозчика, установленной положениями Конвенции.

Согласно ст. 2, перевозчик по каждому договору перевозки груза несет ответственность и имеет права на освобождение от ответственности. Однако в явном виде в Конвенции в отношении перевозчика четко не определены периоды его ответственности, основания ответственности, размеры ответственности, порядок исчисления убытков и потерь.

Конвенцией определены убытки и потери, за которые перевозчик не несет ответственности (пункты 1, 2 и 4 статьи 4). В частности, перевозчик не отвечает за потери и убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом немореходности судна, но только в том случае, если эта немореходность не вызвана отсутствием разумной заботливости со стороны перевозчика о том, чтобы сделать судно мореходным, укомплектовать его экипажем, оборудовать или приспособить трюмы и иные помещения, в которых перевозятся грузы. Указанные положения можно считать следствием положений п. 1 ст. 3, согласно которым на перевозчике лежит обязанность:

- привести судно в мореходное состояние;
- надлежащим образом снарядить, укомплектовать и оборудовать судно;
- привести в надлежащее состояние все части судна, в которых перевозятся грузы.

Бремя доказывания проявления должной заботливости в отношении надлежащего исполнения вышеуказанных обязанностей лежит на перевозчике.

В отношении непосредственной ответственности по договору морской перевозки груза перевозчик не отвечает за убытки и потери, возникшие вследствие или явившиеся результатом: действий, небрежности и упущений капитана и его экипажа, а также лоцмана в судовождении или управлении судном; пожара, если он только не возник по вине перевозчика; морских рисков, опасностей или случайностей; непреодолимой силы; военных действий; действий антиобщественных элементов; ареста или задержания властями либо наложения судебного ареста; карантинных ограничений; действий или упущений отправителя, его агента или представителя; забастовок или локаутов; восстаний или народных волнений; спасания или попытки спасания людей или имущества на море; потери объема или веса или всякой другой потери или повреждения, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов; недостаточности упаковки; неполноты или недостаточности маркировки; скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости; всяких прочих причин,

возникших не из-за действий и не по вине перевозчика, а также его агентов и служащих. Указанный перечень принято именовать каталогом исключений.

Бремя доказывания для исключения или ограничения ответственности лежит на перевозчике. Перевозчик должен доказать, что его действия не способствовали потерям или убыткам.

Не считается нарушением Конвенции и договора морской перевозки, и перевозчик не несет ответственности за потери и убытки, вызванные разумной девиацией в целях спасания или попытки спасания жизни или имущества на море.

Гаагскими правилами определен предел ответственности перевозчика по грузу (п. 5 ст. 4). Он составляет 100 фунтов стерлингов за место или единицу отгрузки, т.е. перевозчик не отвечает за потери или убытки, причиненные грузам в сумме, превышающей 100 фунтов стерлингов за место или единицу отгрузки. Денежные единицы, упомянутые в Конвенции, имеют золотое содержание. Дозволяется уплата возмещения за потери или утраты в национальной валюте по обменному курсу на день прибытия судна в порт разгрузки (ст. 9). Исключения составляют случаи, когда отправителем были внесены в коносамент характер груза и его объявленная стоимость. До доказательства обратного таким объявлением стоимости создается презумпция того, что у принятого к перевозке груза стоимость такая, какая указана в коносаменте. При этом у перевозчика есть право это оспорить. Перевозчик не отвечает за потери или убытки, причиненные грузам, если отправитель заведомо ложно указал в коносаменте их характер или стоимость.

Однако по соглашению между перевозчиком, капитаном судна, агентом перевозчика и отправителем может быть установлена предельная величина ответственности перевозчика за груз выше, чем та, что установлена Конвенцией. Тогда именно эта сумма для конкретного договора перевозки становится пределом ответственности перевозчика. Если стороны договариваются о вышеуказанном, то принято говорить о том, что они согласились снять или увеличить обозначенные Конвенцией пределы ответственности перевозчика.

Вопросы ответственности сторон договора морской перевозки груза установлены Гаагскими правилами в самой общей форме. Стороны несут ответственность за те убытки и потери другой стороны договора, которые произошли по их вине или вследствие их небрежности.

Конвенция не называет конкретно причины обозначенных убытков и потерь. Для транспортного права они, однако, хорошо известны: полная утрата груза, частичная утрата груза, повреждение груза, понижение качества перевозимого груза, нарушение срока доставки, юридическая утрата груза, неподача перевозчиком транспортного средства, непредъявление отправителем груза и др. Поскольку эти причины не упомянуты в Конвенции, размеры и порядок исчисления убытков и потерь по приведенным выше основаниям

должны определяться на основе норм национального права, которое будет применимо к конкретному договору морской перевозки груза. Если стороны не договорились о применимом праве, которому будет подчиняться договор перевозки по положениям, выходящим за пределы компетенции Конвенции, то применимое право будет определяться по коллизионным нормам закона страны суда, в котором будет рассматриваться спор, основанный или вытекающий из данного договора.

В Гаагских правилах отсутствуют нормы о юрисдикции и арбитраже. Эти вопросы разрешаются на основе обычных норм торгового мореплавания по общепринятому правилу - споры рассматриваются в суде места нахождения основного коммерческого предприятия перевозчика. Если в коносамент включена арбитражная оговорка, она признается действительной, но исключает возможность обращения в государственный суд.

Срок исковой давности по Конвенции установлен в размере одного года. Здесь следует обратить внимание, что в течение одного года должен быть предъявлен иск, а не начато судебное или арбитражное разбирательство. Срок исковой давности начинает течь, начиная с даты выдачи груза или с даты, когда груз должен был быть выдан. Непредъявление иска перевозчику в указанные сроки освобождает перевозчика и судно от всякой ответственности.

Из стран Каспийского региона участником Гаагских правил является Иран (1966 г.).

В 1968 г. были приняты Правила Висби - дополнительный протокол к Брюссельской конвенции 1924 г. Правила Висби расширили сферу действия Гаагских правил, предусмотрев их применение к любому коносаменту. В Правилах 1968 г. закреплены нормы об усилении ответственности перевозчика, о повышении пределов его ответственности, увеличена оборотоспособность коносамента. В 1979 г. был принят Протокол об изменении Брюссельской конвенции 1924 г.

Результатом изменений Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. (Гаагских правил) Протоколом 1968 г. и Протоколом 1979 г. стал **консолидированный текст Конвенции (Гаагско-Висбийские правила)**, которая сегодня наравне с Гаагскими правилами и Гамбургскими правилами остается одним из основных нормативных актов международного частного морского права[26]. Название Конвенции (Гаагско-Висбийских правил) не претерпело изменений по отношению к названию Гаагских правил - Convention internationale pour l'unification de certaines regles en

[26] Согласно Протоколу 1968 г. Конвенция (Гаагские правила) и Протокол рассматриваются как единый документ - Гаагско-Висбийские правила (статья 6 Протокола 1968 г.). Присоединение к Протоколу 1968 г. влечет присоединение к Конвенции - Гаагско-Висбийским правилам - другому по отношению к Гаагским правилам 1924 г. международному нормативному акту (пункт 2 статьи 12 Протокола 1968 г.). Денонсация Протокола 1968 г. влечет денонсацию Конвенции - Гаагско-Висбийских правил (пункт 2 статьи 14 Протокола 1968 г.). Однако денонсация Гаагских правил не означает денонсацию Конвенции, измененной Протоколом 1968 г., т.е. Гаагско-Висбийских правил (статья 7 Протокола 1968 г.).

matiere de connaissement (франц.)). Из стран Каспийского региона участниками Конвенции являются Россия – она присоединилась к Гаагско-Висбийским правилам и обоим протоколам Висби 1968 и 1979 гг. в 1998 г.

Текст Гаагско-Висбийских правил был получен в результате исключений, изменений и дополнений определенных пунктов и статей Гаагских правил. Поэтому структура Гаагско-Висбийских правил практически полностью повторяет структуру Гаагских правил[27].

Ст. 10 (полностью изменена по сравнению с аналогичной статьей Гаагских правил) устанавливает в первую очередь международный характер договорно-правовых отношений, связанных с морской перевозкой грузов. В измененном тексте данной статьи говорится, что положения Конвенции применяются «по всякому коносаменту, относящемуся к перевозке грузов между портами двух разных государств, если:

a) коносамент выдан в Договаривающемся государстве, либо

b) перевозка осуществляется из порта, находящегося в Договаривающемся государстве, либо

c) договор, содержащийся в коносаменте или удостоверенный им, предусматривает, что правила настоящей Конвенции или вводящего их в действие законодательства какого-либо государства применяются к этому договору, какова бы ни была национальность судна, перевозчика, отправителя, получателя или любого другого заинтересованного лица.».

Вышеуказанные правила позволяют отнести Конвенцию к «открытому типу» конвенций международного транспортного права, т.е. для того чтобы договор перевозки подпадал под юрисдикцию соглашения, достаточно, чтобы либо пункт отправления, либо пункт предполагаемого назначения груза располагался в стране, которая является участницей данной конвенции. Принципиальное значение приобретают не порты назначения груза или промежуточные порты, а документарное удостоверение (подтверждение) места начала перевозки, места заключения договора перевозки или оформления коносамента.

Ст. 5 указывает, что никакие положения Конвенции не применяются к чартерам. Но если коносаменты выданы в случае предоставления судна по чартеру, они подчиняются условиям Конвенции.

Конвенция носит императивный характер по отношению к ответственности перевозчика. Любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязательств, считаются

[27] Использовано http://www.brokert.ru/material/pravila-o-konosamente-gaaga-visbi

ничтожными и не имеющими юридической силы. То же касается оговорок и соглашений в отношении уменьшения размеров такой ответственности.

Также как Гаагскими правилами Конвенцией определены убытки и потери, за которые перевозчик не несет ответственности. В частности, перевозчик не отвечает за потери и убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом немореходности судна. Но только в том случае, если эта немореходность не вызвана отсутствием разумной заботливости со стороны перевозчика о том, чтобы сделать судно мореходным, укомплектовать его экипажем, оборудовать или приспособить трюмы и иные помещения, в которых перевозятся грузы. Нормы Гаагских и Гаагско-Висбийских правил отражали период международного морского судоходства начала XX в., когда и техническая, и коммерческая эксплуатация судна осуществлялась одним перевозчиком. В настоящее время сложилась иная ситуация. На регулярных линиях работают суда, перевозящие одновременно несколько тысяч контейнеров. Поэтому один перевозчик не в состоянии самостоятельно обеспечить загрузку такого судна. Судовладельцы заранее продают нескольким перевозчикам определенные части (отсеки) судна, предназначенные, например, для перевозки контейнеров (слоты). Получается, что сегодня перевозку на одном судне осуществляют несколько перевозчиков, а сами перевозчики превращаются в договорных перевозчиков, т.е. несущих ответственность по договору морской перевозки груза перед отправителем, но не занимающихся судовождением и технической эксплуатацией судна. Очевидно, что несколько таких перевозчиков несут солидарную ответственность за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом немореходности судна по их вине.

Гаагско-Висбийские правила также содержат каталог исключений. Бремя доказывания для исключения или ограничения ответственности лежит на перевозчике. Перевозчик должен доказать, что его действия не способствовали потерям или убыткам.

Конвенцией определен предел ответственности перевозчика по грузу, т.е. за утраченный или поврежденный груз (п. 5 ст. 4).

В том случае, когда отправитель не указал в коносаменте характер и стоимость груза, ни перевозчик, ни судовладелец не отвечают за любые потери или повреждения, причиненные грузу в сумме, превышающей 666,67 единиц специальных прав заимствования (СПЗ) за место или единицу отгрузки либо 2 единицы СПЗ за каждый килограмм массы брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше (пп. (а) п. 5 ст. 4).

По сравнению с Гаагскими правилами в Гаагско-Висбийских правилах уточнено, о каких потерях и убытках, причиненных перевозчиком или судном, идет речь. А именно: перевозчиком возмещаются потери и убытки, связанные с утратой или повреждением груза.

В Конвенции в явном виде указано, что общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости утраченного или поврежденного груза. Далее конкретизируется, что возмещение определяется на основании стоимости груза в том месте и в тот день, где и когда он был или должен был быть выгружен в соответствии с договором морской перевозки груза (первый абзац пп. (b) п. 5 ст. 4).

Стоимость груза определяется по цене на товарной бирже либо, если нет таковой, по существующей рыночной цене. Если и эта цена не определена, то стоимость груза определяется исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества (второй абзац пп. (b) п. 5 ст. 4).

Конвенция содержит так называемую контейнерную оговорку, указывающую на порядок исчисления количества мест груза в тех случаях, когда эти грузы перевозятся в контейнерах или иных транспортных приспособлениях. Это сделано в целях определения размера возмещения ущерба перевозчиком по числу утраченных мест, вернее, определения предела ответственности перевозчика по указанному обстоятельству. В п. 5 ст.4 сказано, что предел ответственности перевозчика за каждое место составляет 666,67 единиц СПЗ. Если в коносаменте указано на определенное количество мест груза в контейнере, не оспоренное перевозчиком, то именно это количество мест и будет являться базой для исчисления размера ответственности перевозчика. В противном случае количество мест груза будет равно одному по числу контейнеров, указанных в коносаменте.

Положения об освобождении от ответственности или ограничении ответственности применяются к любому иску к перевозчику по поводу утраты или повреждения груза, на который распространяется договор перевозки, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда. Перевозчик теряет право воспользоваться правилами ограничения ответственности, если доказано, что ущерб явился результатом умышленных (намеренных) действий или упущений перевозчика либо по самонадеянности с сознанием возможности причинения ущерба.

Правом на ограничение ответственности в указанных выше размерах могут воспользоваться агенты или служащие перевозчика в том случае, если им предъявлен иск. Однако, так же как перевозчик, они теряют это право, если доказано, что ущерб явился результатом действий агентов или служащих, совершенных с намерением причинить ущерб.

Исключениями из правил применения перевозчиком своих прав воспользоваться обозначенными пределами ответственности являются случаи, когда отправителем были объявлены и внесены в коносамент характер и стоимость предъявленного к перевозке груза. В этих случаях обозначенная стоимость груза является новым пределом ответственности перевозчика для данного договора. Объявление перевозчиком стоимости груза не связывает

перевозчика, который может его оспорить. Однако до доказательства обратного будет действовать презумпция стоимости груза, объявленной отправителем.

При этом любым образом полученные пределы ответственности перевозчика не могут превышать фактическую стоимость груза, определяемую по правилам п. 5 ст. 4 Гаагско-Висбийских правил. Кроме того, перевозчик не отвечает за потери или убытки, причиненные грузам (утрату или повреждения), если отправитель заведомо ложно указал в коносаменте их характер или стоимость.

По соглашению между перевозчиком, капитаном судна, агентом перевозчика и отправителем могут быть установлены предельные величины ответственности перевозчика за груз выше, чем те, что установлены Конвенцией. Тогда именно эти суммы применительно к конкретному договору перевозки становятся пределом ответственности перевозчика. Если стороны договариваются о вышеуказанном, то принято говорить о том, что они согласились снять или увеличить обозначенные Конвенцией пределы ответственности перевозчика.

В Конвенции ничего не говорится относительно ответственности перевозчика за нарушение сроков доставки груза. Следовательно, размеры и порядок исчисления убытков и потерь по приведенному выше основанию должны определяться на основе норм национального права, которое будет применимо к конкретному договору морской перевозки груза.

Срок исковой давности по Конвенции установлен в размере одного года. Срок исковой давности может быть продлен соглашением, заключенным после того, как возникло основание для иска (положение о продлении срока исковой давности присутствует только в Гаагско-Висбийских правилах). Непредъявление иска перевозчику в указанные сроки освобождает перевозчика и судно от всякой ответственности.

Конвенция предоставляет возможность предъявления регрессного иска и после истечения срока исковой давности. Срок для предъявления регрессного иска не может быть менее трех месяцев со дня, когда лицо, предъявившее регрессный иск, удовлетворило требование или получило уведомление о возбуждении процесса по иску к нему самому (отсутствует в Гаагских правилах 1924 г.).

Параллельное существование Гаагских и Гаагско-Висбийских правил означало наличие двух групп стран - участниц соответствующих соглашений. Вступление в законную силу 1 ноября 1992 г. **Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 г. (Гамбургские правила)**[28] привело к появлению третьего альтернативного нормативного акта международного частного морского права.

[28] http://www.uncitral.org/pdf/russian/texts/transport/hamburg/XI_d_3_r.pdf

Ст. 31 Гамбургских правил четко предписывает любому государству, официально присоединившемуся к Конвенции и являющемуся стороной Гаагских или Гаагско-Висбийских правил, уведомить Правительство Бельгии как депозитария Международной конвенции для унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. и/или Протокола (протоколов) о поправках к этой Международной конвенции 1968 и 1979 гг. о денонсации указанных документов в связи со вступлением в законную силу в отношении данного государства Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 г.

Из стран СНГ участниками Гамбургских правил являются Грузия и Казахстан[29].

Сфера применения Конвенции (ст.2) - договоры морской перевозки между двумя государствами в следующих случаях:

a) порт погрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или

b) порт разгрузки, предусмотренный в договоре морской перевозки, находится в одном из Договаривающихся государств, или

c) один из опционных портов разгрузки, предусмотренных в договоре морской перевозки, является фактическим портом разгрузки и такой порт находится в одном из Договаривающихся государств, или

d) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки, выдан в одном из Договаривающихся государств, или

e) коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки предусматривает, что договор должен регулироваться положениями настоящей Конвенции или законодательством любого государства, вводящим их в действие.

Положения Конвенции применяются независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, фактического перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя или любого другого заинтересованного лица.

Конвенция имеет более широкую сферу действия, чем Гаагские правила (охватывает перевозки животных, палубных и опасных грузов). Гамбургские правила установили дополнительно 13 обязательных элементов коносамента. Нормы Правил имеют императивный характер.

[29] http://www.uncitral.org/uncitral/ru/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html

Вопросам ответственности перевозчика посвящена Часть II (ст. 4 – 11) Гамбургских правил.

Сначала определяется период ответственности перевозчика (ст. 4). Кроме непосредственно правил определения периода ответственности перевозчика данная статья раскрывает дальнейшее толкование правового положения грузополучателя и ответственность перевозчика и грузополучателя за действия своих служащих и агентов.

Ответственность перевозчика имеет отношение к грузу, который согласно определению договора морской перевозки должен быть доставлен из порта погрузки (отправления) в порт разгрузки (назначения). Надлежащее исполнение перевозчиком обязанностей по договору морской перевозки заключается в своевременной доставке груза без изменений его количества и качества. Поэтому Конвенцией используется формулировка «ответственность перевозчика за груз».

Период ответственности перевозчика за груз охватывает период, в течение которого груз находится в ведении перевозчика. Поскольку речь идет о периоде ответственности перевозчика в рамках сферы действия Конвенции, период ответственности ограничен пространственными рамками «порт погрузки (отправления) - перевозка - порт разгрузки (назначения)».

Гамбургские правила предлагают считать, что груз находится в ведении перевозчика с момента, когда он принял груз от грузоотправителя (в порту погрузки) или лица, действующего от имени грузоотправителя, до момента, когда он сдал груз путем его передачи грузополучателю (в порту разгрузки).

Для достижения общности в понимании всевозможного перечня лиц, которые могут передавать груз для целей перевозки перевозчику, и лиц, которым перевозчик может сдать груз, Конвенцией также указано, что таковыми лицами в портах погрузки и разгрузки могут быть органы или третьи лица, которые вступают во взаимоотношения с перевозчиком по сдаче или приему груза на основании действующих на соответствующих территориях законов и правил. Таковыми лицами в силу различных обстоятельств, но на основании действующих законов и правил могут быть пограничные, таможенные, полицейские, санитарные, ветеринарные, карантинные и иные государственные или правительственные органы соответствующих государств и территорий.

Подпункт ii пп. b п. 2 ст. 4 определяет обстоятельства и соответствующие действия перевозчика в тех случаях, когда грузополучатель не принимает груз от перевозчика. Для целей этой статьи для перевозчика обозначена процедура выдачи груза в порту разгрузки (назначения) соответствующим органам, которая заканчивает период ответственности перевозчика по грузу. Однако это позволяет сделать и другой вывод - грузополучатель обладает правом принимать или не принимать груз от перевозчика.

Положения статьи указывают также на то, что понятия «перевозчик» и «грузополучатель» включают в себя агентов и служащих перевозчика и грузополучателя.

Ст. 5 Конвенции содержит важнейшую норму, указывающую на императивную ответственность, которую перевозчик несет за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче (доставке), если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении.

Содержание этой нормы вместе с содержанием приложения II «Общая договоренность, принятая Конференцией ООН по морской перевозке грузов» в явной форме указывает, что *ответственность перевозчика основана на принципе презумируемой вины*. Это означает, что, как правило, бремя доказывания возлагается именно на перевозчика, за исключением отдельных случаев, изменяющих это правило. Перевозчик будет освобожден от ответственности за причиненный ущерб, если докажет, что он, его служащие и агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

В тех случаях, когда вина перевозчика, его агентов или служащих сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки в сдаче (доставке), перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в сдаче (доставке) обусловлены виной перевозчика, его служащих и агентов. При этом перевозчик должен доказать размер утраты, повреждения или задержки в сдаче (доставке) груза, которые не обусловлены виной с его стороны.

Перечня общих оснований, формально указывающих на причины, дающие перевозчику право на освобождение от ответственности по грузу (каталога исключений), в отличие от Гаагских и Гаагско-Висбийских правил, Конвенция не содержит, за исключением некоторых обстоятельств возникновения ущерба, вызванного пожаром на судне; ущерба, связанного с перевозкой живых животных, а также ущерба в результате принятия мер по спасанию жизни или имущества на море (пп.4 - 6 ст. 5).

Конвенцией не определены не только конкретные размеры ответственности перевозчика за ущерб, причиненный утратой или повреждением груза, а также задержкой в сдаче (доставке) груза, но и даже самые общие принципы и правила исчисления причиненного перевозчиком ущерба по указанным основаниям. Такое построение нормы международного частного права приводит к тому, что конкретный размер ущерба должен определяться на основании норм применимого национального законодательства. Поэтому в договоре международной морской перевозки груза следует указывать, под юрисдикцией национального права какой страны находятся положения договора, не регулируемые положениями Конвенции. Если такого указания в явной форме в договоре международной морской

перевозки не окажется, то норма применимого права будет определяться на основе коллизионных норм закона страны суда.

Понятия «утрата» и «повреждение» груза считаются очевидными и Конвенцией не конкретизируются. В отношении задержки в сдаче (доставке) груза Гамбургскими правилами определено, что таковая имеет место, если груз не сдан в порту разгрузки в пределах срока, прямо определенного договором морской перевозки, а при отсутствии такого соглашения - в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств. Из этого следует, что срок доставки груза может быть определен сторонами в договоре морской перевозки и указан в перевозочном документе, его подтверждающем, например в коносаменте.

Основываясь на понимании того, что задержка в сдаче (доставке) груза не может быть бесконечной, Конвенцией определены сроки перехода нарушения перевозчиком срока доставки в полную юридическую утрату. Лицо, управомоченное заявить требование, может считать груз утраченным, если он не был сдан грузополучателю в порту разгрузки в пределах 60 календарных дней по истечении срока доставки.

Несмотря на то, что для определения конкретного размера ущерба, связанного с утратой или повреждением груза, а также задержкой в сдаче (доставке), Гамбургские правила отсылают к нормам применимого национального права, Конвенцией определены пределы ответственности перевозчика по грузу (ст. 6).

В отношении ущерба за утрату или повреждение груза ответственность перевозчика ограничивается суммой, полученной в результате сравнения двух величин: 835 расчетных единиц за каждое грузовое место или иную единицу отгрузки и 2,5 расчетной единицы за каждый килограмм утраченного или поврежденного груза. Большая из двух величин и будет являться пределом ответственности перевозчика. Расчетная единица является единицей СПЗ. Суммы, определяющие пределы ответственности перевозчика, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, согласованную сторонами (ст. 26).

В качестве грузовых мест или единиц отгрузки понимаются используемые для объединения товаров контейнеры, паллеты и иные подобные приспособления. Но только в тех случаях, когда именно такое оборудование и такие приспособления, а не размещенные в них грузы указаны в коносаменте или ином перевозочном документе в качестве перевозимого груза. Из содержания коносамента должно в явной форме следовать, что именно контейнер с находящимся внутри грузом является грузовым местом или единицей отгрузки.

Утрата самого транспортного оборудования или приспособлений для перевозки (контейнеров, паллетов и пр.) рассматривается как утрата отдельных грузовых мест, за исключением случаев, когда такое оборудование или такие

приспособления являются собственностью перевозчика или предоставлены им. Это правило чаще всего применяется при определении размера ущерба, связанного с повреждением или утратой порожних контейнеров.

Ответственность перевозчика за нарушение сроков доставки груза, как в некоторых других нормативных международных и национальных актах транспортного права, определяется по принципу возмещения перевозчиком не всех убытков, а только исключительной неустойки (Подобные нормы в Гаагских и Гаагско-Висбийских правилах отсутствуют). Выплата такой неустойки исключает возможность требований к перевозчику по возмещению еще какого-либо иного ущерба. В Гамбургских правилах не нарушаются общепринятые правила исчисления исключительной неустойки, максимальный размер которой привязывается в той или иной мере к размеру подлежащего уплате фрахта, т.е. плате перевозчику за услуги по договору перевозки.

Из положений пп. (b) п. 1 ст. 6 следует, что размер исключительной неустойки (штрафа за задержку груза) не может быть выше 2,5-кратной ставки фрахта, которая была уплачена или подлежит уплате за задержанный в доставке груз. Однако совокупный размер штрафа (исключительной неустойки) не может превышать размер фрахта по договору морской перевозки груза. На практике чаще исключительная неустойка ограничена обозначенной в договоре стоимостью услуг морского перевозчика.

Если у перевозчика одновременно наступает ответственность и за повреждение или утрату груза, и за нарушение срока доставки груза, то совокупная ответственность морского перевозчика не может быть выше, чем пределы ответственности перевозчика как за полную утрату всего груза: 835 расчетных единиц за каждое грузовое место или иную единицу отгрузки и 2,5 расчетной единицы за каждый килограмм утраченного или поврежденного груза.

Пределы ответственности перевозчика, установленные Конвенцией, не являются императивными. Они представляют собой величины, которые не могут быть уменьшены по любым соглашениям сторон договора морской перевозки груза. Однако по соглашению между грузоотправителем и перевозчиком в договоре перевозки могут быть установлены иные пределы ответственности, превышающие пределы ответственности, установленные Конвенцией.

В Конвенции отсутствуют нормы, предусматривающие возврат перевозчиком правомочному по договору лицу фрахта, относящегося к утраченному или поврежденному грузу. Даже если по национальным нормам применимого права ущерб должен быть возмещен с учетом возврата фрахта, максимальный размер ущерба не может быть возмещен выше установленных Конвенцией пределов ответственности перевозчика, скорректированных с учетом дополнительных соглашений сторон.

Ограничения ответственности перевозчика по установленным пределам включают в себя все суммы требований, в том числе ответственность перевозчика по внедоговорным требованиям. Возражения перевозчика и пределы ответственности применяются независимо от того, основан иск на договоре, деликте или ином правоосновании. Все это в полной мере относится и к требованиям к служащим или агентам перевозчика, если они смогут доказать, что действовали в пределах своих служебных обязанностей, исполняя договор перевозки, заключенный под юрисдикцией Конвенции (ст. 7).

Перевозчик, а в равной степени его служащие и агенты теряют право на ограничение ответственности, если будет доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке груза явились результатом действий или упущений перевозчика (а также его служащих и агентов), совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки (ст. 8).

Логика построения международного нормативного акта нашла свое выражение в положениях ст. 10. Исполнение договора морской перевозки груза может быть поручено не только агентам перевозчика, но и компаниям, которые формально не являются посредниками, действующими в интересах перевозчика на основе договоров поручения или комиссии. Из положений данной статьи следует, что возможность исполнения договора морской перевозки фактическим перевозчиком может не оговариваться условиями соглашения. Перевозчик вправе поручить исполнение договора любому другому лицу - фактическому перевозчику.

Тем не менее, перевозчик остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями Конвенции, включая ответственность за действия и упущения не только фактического перевозчика, но и его агентов и служащих. Одновременно все положения Конвенции в равной степени применяются в отношении ответственности фактического перевозчика за осуществленную им перевозку. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не предусмотренные Конвенцией, или отказывается от прав, предусмотренных Конвенцией, распространяется на фактического перевозчика только в том случае, если он с этим согласился прямо выраженным образом в письменной форме.

В тех случаях и в той мере, в которых перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной. При этом суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика, фактического перевозчика, их агентов и служащих, не могут в совокупности превышать пределов ответственности, предусмотренных Конвенцией. Виды и формы договорно-правовых отношений, в которые вступают между собой перевозчик и фактический перевозчик, Гамбургскими правилами не определены. Ничто не умаляет права обратного требования между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

Конвенцией предусмотрена и иная возможность построения договорных отношений между отправителем и перевозчиком в случае, когда часть перевозки должна исполняться другим лицом - фактическим перевозчиком (ст. 11). Договором перевозки может быть предусмотрено, что за ту часть перевозки, которую будет исполнять фактический перевозчик, ответственность за утрату, повреждение груза или задержку в доставке будет нести не перевозчик, а фактический перевозчик. Такое соглашение, однако, будет считаться ничтожным, если судебное разбирательство против фактического перевозчика не может быть возбуждено в каком-либо суде, компетентном на основании положений Конвенции (ст. 21). При этом бремя доказывания вины фактического перевозчика лежит на перевозчике.

В отношении особой ответственности перевозчика Конвенция указывает лишь на перевозку палубных грузов (ст. 9). Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в тех случаях, когда об этом в явной форме было достигнуто соглашение с грузоотправителем или такой способ перевозки является обычным для конкретной отрасли торговли (например, перевозка леса, угля, контейнеров и др.). Если соглашение о палубной перевозке груза состоялось, то оговорка о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, должна быть включена в коносамент или иной документ, подтверждающий факт заключения договора морской перевозки. В случае отсутствия в документе такой оговорки перевозчик несет бремя доказывания, что соглашение о палубном грузе с грузоотправителем было достигнуто.

Если груз перевозился перевозчиком на палубе вопреки соглашению с грузоотправителем или обычаю, перевозчик несет ответственность за утрату или повреждения, вызванные таким способом доставки. Речь идет о том, что в этом случае перевозчик не может ссылаться на нормы Конвенции, предусматривающие исключение или ограничение своей ответственности. Например, перевозчик будет нести ответственность за подмочку груза забортной водой, убытки, вызванные дождями, снегопадами и прочими обстоятельствами, за которые в иных случаях перевозчик ответственности бы не нес.

Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке груза в трюме приравнивается к действиям или упущениям перевозчика, совершенным с намерением причинить утрату или повреждения, т.е. к умышленным действиям, совершенным с пониманием вероятности возникновения повреждений и утраты груза.

Ответственность грузоотправителя определяется в Конвенции нормами Части III, которая изложена в двух статьях. По общему правилу (ст. 12) грузоотправитель не отвечает за ущерб, понесенный перевозчиком, фактическим перевозчиком, или за повреждения, полученные судном, если только такой ущерб или повреждения не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. При этом бремя доказывания вины грузоотправителя лежит на перевозчике.

В ст. 13 определена ответственность грузоотправителя в специальных правилах об опасном грузе. В обязанности грузоотправителя входит маркировка или соответствующее обозначение груза как опасного груза. При этом грузоотправитель при передаче опасного груза должен проинформировать перевозчика о характере груза и мерах предосторожности, которые следует принять.

Если грузоотправитель не сделал этого, то груз в любое время может быть без выплаты соответствующей компенсации выгружен, уничтожен или обезврежен, если того будут требовать обстоятельства. Кроме того, грузоотправитель несет ответственность перед любым перевозчиком и фактическим перевозчиком за ущерб, возникший в результате отгрузки такого опасного груза. Однако если перевозчик или фактический перевозчик знали об опасном характере груза, но заключили договор перевозки и приняли груз в свое ведение, вышеуказанная ответственность на грузоотправителя не распространяется, а перевозчик или фактический перевозчик теряют возможность выгрузки или уничтожения опасного груза без уплаты компенсации.

Нормы, касающиеся исково-претензионных требований сторон, содержатся в ч. V Конвенции (ст. 19 - 22). По сравнению с Гаагскими правилами увеличены сроки исковой давности по требованиям к перевозчику. Срок исковой давности по Конвенции установлен в размере двух лет (ст. 20). Любой иск в связи с перевозкой грузов, подпадающий под юрисдикцию Гамбургских правил, погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет. Срок исковой давности начинается в день, когда перевозчик сдал груз или часть груза в порту разгрузки. Если груз вообще не был сдан, срок исковой давности начинается в последний день, когда груз должен был быть сдан. День, когда начинается срок исковой давности, в этот срок не включается.

Ст. 21 Конвенции устанавливает места судебного разбирательства. В случае судебного разбирательства истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика; или
- место заключения договора морской перевозки груза при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор; или
- порт погрузки или порт разгрузки; или
- любое дополнительное место, указанное с этой целью в договоре морской перевозки.

Иск также может быть предъявлен в судах любого порта или места в стране - участнице Конвенции, где перевозившее груз судно или любое другое судно того же собственника может оказаться арестованным в соответствии с применяемыми нормами права этого государства и международного права.

Никакого судебного разбирательства, связанного с морской перевозкой груза под юрисдикцией Конвенции, не может быть возбуждено ни в каком ином месте, кроме мест, указанных выше. Это не препятствует, однако, осуществлению юрисдикции Договаривающихся государств в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

Стороны договора морской перевозки груза могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с перевозкой груза, подлежит передаче в арбитраж (ст. 22). Арбитражное разбирательство по выбору лица, заявляющего требование, проводится в одном из следующих мест государства, на территории которого оно находится:

- основное коммерческое предприятие или, при отсутствии такового, постоянное местожительство ответчика; или
- место заключения договора морской перевозки груза при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор; или
- порт погрузки или порт разгрузки.

Кроме того, арбитражное разбирательство может проводиться в конкретном месте в соответствии с указанной для этой цели арбитражной оговоркой. Такая оговорка может вноситься для рассмотрения спора в каком-либо конкретном международном коммерческом арбитраже в соответствии с его регламентом.

Арбитр или арбитражный суд обязаны применять правила и нормы Конвенции.

В 2009 г. в Роттердаме была открыта для подписания **Нью-Йоркская конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, 2008 г. (Роттердамские правила)**[30]. Цель Конвенции - создать имеющий обязательную силу всеобщий режим, который поддерживал бы выполнение договоров морской перевозки с использованием других видов транспорта. Это свод единообразных правил, регулирующих «международные договоры полностью или частично морской перевозки». Конвенция призвана заменить Гаагско-Висбийские и Гамбургские правила.

[30] https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/478/13/PDF/N0847813.pdf?OpenElement

Сегодня участниками Конвенции являются 3 государства[31]. Для вступления документа в силу требуются акты 20 государств. Из стран СНГ Конвенцию подписала только Армения (29/09/2009), но еще не провела процедуру ратификации.

Согласно ст. 1 Конвенции «договор перевозки» означает договор, по которому перевозчик за уплату фрахта обязуется перевести груз из одного места в другое. Такой договор предусматривает морскую перевозку и может предусматривать перевозку другими видами транспорта в дополнение к морской перевозке.

Роттердамские правила применяются к договорам перевозки, по которым место получения и место сдачи груза находятся в разных государствах, и порт погрузки и порт разгрузки для морской перевозки также находятся в разных государствах. Роттердамские правила не затрагивают применение положений любой из международных конвенций, регулирующих воздушную наземную железнодорожную перевозку грузов и перевозку грузов по внутренним водным путям; не применяются к договору перевозки пассажиров и багажа.

В Конвенции установлена возможность использования транспортных электронных записей; определены обязательства перевозчика, его ответственность, ответственность грузоотправителя и «морских исполняющих сторон».

Согласно Роттердамским правилам период ответственности перевозчика за груз начинается с момента получения груза для перевозки и заканчивается в момент сдачи груза. Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение груза, задержку в его сдаче, если истец докажет, что утрата, повреждение или задержка имели место в период ответственности перевозчика. Перевозчик полностью или частично освобождается от ответственности, если докажет, что причина или одна из причин утраты, повреждения или задержки не может быть отнесена на счет его вины. Перевозчик также полностью или частично освобождается от ответственности, если в качестве альтернативы доказыванию отсутствия вины он докажет, что утрату, повреждение или задержку повлекло одно или несколько из перечисленных событий или обстоятельств:

1) непреодолимая сила;

2) риски, опасности и несчастные случаи на море или в других судоходных водах;

3) война, военные действия, вооруженные конфликты, пиратство, терроризм, восстания и народные волнения;

4) карантинные ограничения; вмешательство со стороны правительств, государственных органов, правителей или народов или создаваемые ими

[31] http://www.uncitral.org/uncitral/ru/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html

препятствия, включая задержание, арест или конфискацию не по вине перевозчика;

5) забастовки, локауты, приостановления или задержки работы;

6) пожар на судне;

7) скрытые дефекты, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной осмотрительности;

8) действие или бездействие грузоотправителя;

9) погрузка, обработка, укладка или выгрузка груза;

10) убыль объема или веса либо любая другая утрата или повреждение, возникшие из-за внутренне присущих грузу дефектов, свойств или скрытых недостатков груза;

11) недостаточность или плохое состояние упаковки или маркировки, которые произведены не перевозчиком или не от его имени;

12) спасание или попытки спасания жизни на море;

13) разумные меры по спасанию или попытки спасания имущества на море;

14) разумные меры или попытки избежать ущерба окружающей среде.

Ст. 59 Роттердамских правил определяет пределы ответственности: ответственность перевозчика за нарушения его обязательств ограничивается 875 расчетными единицами (СПЗ) за место или другую единицу отгрузки или 3 расчетными единицами за 1 кг. веса брутто груза, являющегося предметом иска или спора, в зависимости от того, какая сумма выше, за исключением случаев, когда стоимость груза была заявлена грузоотправителем и включена в договорные условия или когда перевозчик и грузоотправитель согласовали бóльшую сумму по сравнению с указанной суммой ограничения ответственности.

Если груз перевозится в или на контейнере, поддоне или подобном пригодном для транспортировки приспособлении, используемом для объединения груза, либо в или на транспортном средстве, то места или единицы отгрузки, перечисленные в договорных условиях как упакованные в или на таком приспособлении для транспортировки или транспортном средстве, рассматриваются как места или единицы отгрузки. В отсутствие такого перечня грузы в или на таком приспособлении для транспортировки или транспортном средстве рассматриваются как одна единица отгрузки.

Суммы переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного или арбитражного решения или на дату, согласованную сторонами. Стоимость в единицах СПЗ национальной валюты Договаривающегося государства, которое является членом МВФ, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым

Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах СПЗ национальной валюты Договаривающегося государства, которое не является членом МВФ, исчисляется способом, установленным этим государством.

Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, если истец докажет, что ущерб может быть отнесен на счет личного действия или бездействия лица, претендующего на право ограничить ответственность, совершенного с намерением причинить такой ущерб или вследствие грубой неосторожности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба (ст. 61). Грузоотправитель несет ответственность за потери или ущерб, понесенные перевозчиком, если перевозчик докажет, что такие потери или ущерб были причинены нарушением обязательств грузоотправителя.

Роттердамские правила применяются без учета национальности судна, перевозчика, исполняющих сторон, грузоотправителя, грузополучателя или любых других заинтересованных сторон (ст. 5).

Что касается ответственности перевозчика за утрату или повреждение груза при перевозке до или после морской перевозки, то здесь действует принцип «сетевой системы». Так, согласно ст. 26, если утрата или повреждение груза или событие или обстоятельство, ведущее к задержке в его сдаче, возникают в период ответственности перевозчика, однако только до момента его погрузки на судно или только после момента его выгрузки с судна, то положения настоящей Конвенции не имеют преимущественной силы по сравнению с положениями другого международного документа, которые на момент такой утраты, повреждения или события или обстоятельства, ведущего к задержке:

а) в соответствии с положениями такого международного документа применялись бы в отношении всех или любых видов деятельности перевозчика, если грузоотправитель заключил с перевозчиком отдельный и прямой договор, касающийся конкретной стадии перевозки, на которой возникла утрата или повреждение груза или событие или обстоятельство, ведущее к задержке в его сдаче;

б) конкретно предусматривает ответственность перевозчика, ограничение ответственности или срок для предъявления иска;

в) не могут быть нарушены на основании договора или вообще либо в ущерб грузоотправителю согласно такому документу.

Роттердамские правила закрепляют принцип множественности юрисдикции, возможность заключения соглашений об «исключительном выборе суда» и арбитражных соглашений. Никакое судебное или арбитражное разбирательство в отношении исков или споров, возникающих из нарушения какого-либо обязательства по Роттердамским правилам, не может быть возбуждено после истечения двухгодичного срока.

Выводы:

Представляется, что уполномоченным органам Казахстана необходимо рассмотреть возможность участия республики в Нью-Йоркской конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, 2008 г. (Роттердамские правила).

Перевозки грузов внутренним водным транспортом

Основными сильными сторонами внутреннего водного транспорта являются:

- низкая стоимость транспортировки;
- большая провозная способность;
- возможность взаимодействия со всеми видами транспорта.

Постановлением Правительства Республики Казахстан от 29 января 2004 года N 105 "Об утверждении Правил отнесения водных объектов к категории судоходных и перечня судоходных водных путей, открытых для судоходства" к судоходным водным путям, открытым для судоходства отнесены:

- река Черный Иртыш (от границы с Китайской Народной Республикой) - озеро Зайсан - река Иртыш с Бухтарминским, Усть-Каменогорским и Шульбинским водохранилищами (до границы с Российской Федерацией);
- река Или с Капчагайским водохранилищем в пределах от границы Китайской Народной Республики до плотины Капчагайской ГЭС;
- Урало-Каспийский канал;
- озеро Балхаш;
- река Ишим от плотины Петропавловского водохранилища до границы с Российской Федерацией;
- участок реки Кигач (рукав реки Волга) на территории Республики Казахстан;
- река Урал от границы с Российской Федерацией до ее устья;
- река Сыр-Дарья в районе города Кызылорды и паромных переправ.

Самой крупной рекой Казахстана является трансграничная река Иртыш, имеющая статус особого государственного значения. Использование реки Иртыш Казахстаном и Россией регулируется Межправительственным Казахстанско-Российским бассейновым соглашением, подписанным 7 сентября 2010 года в г.Усть-Каменогорске, о совместном использовании и охране трансграничных водных объектов.

Использование стока реки Иртыш между Республикой Казахстан и Китайской народной Республикой регулируется Соглашением между Правительством Республики Казахстан и Правительством Китайской Народной

Республики о сотрудничестве в сфере использования и охране трансграничных рек», подписанным 12.09.2001 года. Создана и действует Казахстанско-Китайская Совместная комиссия по использованию и охране трансграничных рек.

В настоящее время существует ряд барьеров, сдерживающих развитие международного речного судоходства в Казахстане:

- плохое состояние внутренних водных путей и гидротехнических сооружений;
- дефицит современных судов при избытке физически и морально устаревших судов;
- дефицит современных погрузочно-разгрузочных комплексов и портовых терминалов при избытке устаревших и малоэффективных перегрузочной техники и оборудования речных портов;
- низкая инвестиционная привлекательность предприятий отрасли и, соответственно, недостаточный для кардинальной модернизации основных фондов уровень инвестиций;
- слабое взаимодействие с другими видами транспорта.

Присутствует и ряд нефизических препятствий. Прежде всего, это невозможность прохода по внутренним водным путям РФ под собственным флагом. На сегодняшний день, внутренние водные пути России закрыты для прохода судов под флагом иностранного государства. Все перевозки грузов и пассажиров осуществляются только судами под российским флагом.

Согласно действующему Соглашению между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Казахстан о сотрудничестве в области морского транспорта, проход по внутренним водным путям Российской Федерации осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации. Согласно Правилам плавания по внутренним водным путям Российской Федерации, утвержденным Приказом Минтранса России от 14 октября 2002 г. № 129, на основании решения Правительства Российской Федерации может быть разрешено плавание, в том числе в целях транзита, по внутренним водным путям отдельному судну под флагом иностранного государства.

Суда Республики Казахстан подпадают под данную норму. Однако получение необходимого разрешения является трудоемкой процедурой, поскольку оно должно быть согласовано в различных федеральных органах власти.

Еще одним препятствием является отсутствие пограничного поста и должного паспортного контроля на трансграничной реке Иртыш. В связи с этим судовладельцу приходится самостоятельно доставлять из пограничного поста Урлю-Тобе пограничника для проведения паспортного контроля, что увеличивает время прохода судов через границу. Кроме того, пограничной службой запрашивается судовая роль за 10 дней до прохождения судна через

границу. Следует отметить, что за два дня нахождения в пути по казахстанский части реки в составе экипажа могут произойти изменения.

Участниками перевозочного процесса в качестве недостатка отмечается и отсутствие пункта контроля пропускного режима в порту г. Атырау. В связи с этим возникает необходимость прохождения пограничного контроля в портах Мангистауской области.

Международное речное право имеет свою систему источников. Прежде всего, это международные конвенции и соглашения в области внутреннего водного транспорта, двусторонние соглашения. К источникам права можно также отнести так называемое «мягкое право» - совокупность рекомендательных актов международных организаций, форумов, авторитетных конференций и совещаний.

В целях исполнения Протокола о скоординированной (согласованной) транспортной политике, являющегося Приложением к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года, Коллегия Евразийской экономической комиссии своим решением от 22 сентября 2015 года № 120 одобрила проект Соглашения о судоходстве. Данное Соглашение призвано определить порядок и условия плавания судов по внутренним водным путям государств-членов ЕАЭС.

Согласно ст.2 проекта Соглашения суда под флагами государств-членов имеют право осуществлять перевозку грузов, пассажиров и их багажа, буксировку между государством-членом флага судна и другим государством-членом на смежных внутренних водных путях, транзитный проход по внутренним водным путям государств-членов, двусторонние перевозки, за исключением перевозки и буксировки между портами одного государства-члена судами под флагом другого государства-члена и перевозок в порты (из портов) другого государства-члена и третьими странами. При нахождении судна на внутренних водных путях государства-члена соблюдается законодательство этого государства-члена. Каждое государство-член предоставляет судам под флагом других государств-членов такие же права, которые предоставляются судам, плавающим под его флагом.

Ст.3 проекта Соглашения предусматривает уведомительный порядок плавания судов под флагами государств-членов по внутренним водным путям государства-члена.

Указанный проект Соглашения о судоходстве был направлен государствам - членам ЕАЭС для проведения внутригосударственного согласования. *Представляется, что необходимо ускорить данную процедуру. После подписания Соглашения необходимо на постоянной основе осуществлять мониторинг деятельности казахстанских судоходных компаний в новых условиях работы и контролировать соблюдение российской стороной условий Соглашения, касающихся уведомительного порядка прохождения судов.*

Действенным инструментом регулирования различных вопросов в сфере организации международных перевозок внутренним водным транспортом может стать «мягкое право». Источником такого права мог бы стать, например, двусторонний российско-казахстанский план по увеличению габаритов судового хода на реке Иртыш.

.

Железнодорожные перевозки

В связи с изменением обстановки на евразийском пространстве после Второй мировой войны и увеличившейся потребности в пассажиро- и товарообмене между странами Азии и Европы в 1951 г. были разработаны и согласованы первые основные документы для осуществления пассажирских и грузовых перевозок в международном железнодорожном сообщении[32]:

- Соглашение о перевозке пассажиров и багажа по железным дорогам в прямом международном сообщении (МПС) и Служебная инструкция к Соглашению;
- Соглашение о перевозке грузов по железным дорогам в прямом международном сообщении (МГС) и Служебная инструкция к Соглашению;
- Тариф на перевозку пассажиров, багажа и товаробагажа по железным дорогам в прямом международном сообщении (МПТ);
- Единый транзитный тариф за перевозку грузов через страны, железные дороги которых участвуют в Соглашении о перевозке грузов по железным дорогам в прямом международном сообщении (ЕТТ);
- Правила взаимного пользования вагонами в международном сообщении (ППВ);
- Правила о расчётах к Соглашениям МПС и МГС.

Эти соглашения, правила и тарифы были введены в действие с 1 ноября 1951 года. Спустя несколько лет тексты этих соглашений, правил и тарифов подверглись коренным изменениям, а соглашения получили названия СМПС (Соглашение о международном пассажирском сообщении) и СМГС (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении); также увеличилось и количество участников данных Соглашений.

Одновременно с развитием сотрудничества между железными дорогами возникла необходимость в создании новой координирующей структуры. В результате этого в июне 1956 года была создана Организация сотрудничества железных дорог.

В таблице ниже приводится статус присоединения стран СНГ к основным соглашениям ОСЖД.

[32] http://osjd.org/statico/public/ru?STRUCTURE_ID=976

Таблица 3.6. Справка об участии стран СНГ в действующих в рамках ОСЖД соглашениях и договорах в области перевозок грузов (на 22.02.2016)

Страны	Участие					
	Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)	Договор о международном железнодорожном транзитном тарифе (МТТ)	Договор о Едином транзитном тарифе (ЕТТ)	Договор о Правилах пользования грузовыми вагонами в международном сообщении(ПГВ)	Договор о Правилах расчетах	Соглашение по комбинированным перевозкам
Азербайджан	да	да	да	нет	да	нет
Беларусь	да	да	да	да	да	да
Казахстан	да	да	да	да	да	да
Кыргызстан	да	да	да	да	да	да
Молдова	да	да	да	да	да	да
Россия	да	да	да	да	да	да
Таджикистан	да	да	да	да	да	нет
Туркменистан	да	нет	нет	нет	нет	нет
Узбекистан	да	да	да	да	да	да
Украина	да	да	да	да	да	да

Как видно из таблицы Казахстан является участником всех основных соглашений ОСЖД в области организации грузового движения.

2015 год стал важной вехой в истории ОСЖД - были завершены процесс комплексной ревизии всех основополагающих документов ОСЖД, в том числе СМПС и СМГС, и подготовка проекта Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении, в которую вошли и были структурированы пересмотренные положения всех действующих в рамках ОСЖД международных соглашений, договоров, правил и других документов.

Проект Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении разрабатывался на протяжении 10 лет Временной рабочей группой по совершенствованию основополагающих документов ОСЖД. В качестве приложений к проекту Конвенции вошли действующие в рамках ОСЖД международные соглашения и договоры, в том числе СМГС в виде «Общих положений о договоре перевозки грузов в международном сообщении». В результате был подготовлен проект Конвенции, который согласован в рамках

ОСЖД странами с разной моделью функционирования железнодорожного транспорта.

Для рассмотрения и принятия текста Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении с 14 по 18 ноября 2016 года в Варшаве (Республика Польша) была проведена I сессия Международной конференции. Сессия рассмотрела и утвердила Правила процедуры Международной конференции по принятию текста Конвенции о прямом международном железнодорожном сообщении, первоначально составленные на русском языке. Обсуждение самого текста Конвенции было перенесено на II сессию, которую было решено провести с 27 по 31 марта 2017 года в г. Варшаве (Республика Польша).

Поскольку Казахстан является участником всех основных соглашений ОСЖД и принимал активное участие в их совершенствовании, представляется, что республика станет участником и новой Конвенции ОСЖД о прямом международном железнодорожном сообщении.

3.3. Рекомендации по дальнейшему присоединению Казахстана к международным конвенциям и соглашениям в области грузового транспорта

Поскольку одной из основных задач транспортной политики Казахстана в настоящее время является развитие морских перевозок через Каспий и организация интермодальных перевозок, следует упомянуть международные соглашения в области морских перевозок грузов. Существует три основных документа:

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила), подписанная в Брюсселе 25 августа 1924 года;
2. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, измененная Протоколами 1968 г. и 1979 г. После поправок консолидированный текст Конвенции стал известен как Правила Гааго-Висби;
3. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила).

Иран подписал Гаагские правила, а Россия присоединилась к Гаагско-Висбийским правилам в 1998 г., подписав протокола 1968 и 1979 годов. Казахстан является участником Гамбургских правил с 2008 года.

В 2009 г. в Роттердаме была открыта для подписания Нью-Йоркская конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, 2008 г. (Роттердамские правила). Цель Конвенции - создать имеющий обязательную силу всеобщий режим, который поддерживал бы выполнение договоров морской перевозки с использованием других видов

транспорта. Конвенция призвана заменить Гаагско-Висбийские и Гамбургские правила. Сегодня участниками Конвенции являются только 3 страны, тогда как для вступления документа в силу требуются акты 20 государств.

В таблице ниже приводятся размеры ограничения ответственности, установленные при морских, автомобильных и смешанных перевозках.

Таблица 3.7. Предел ответственности при перевозках на некоторых видах транспорта

Международный документ	Предел ответственности (СПЗ)	
	За место	За 1 кг веса брутто
Морская перевозка Гамбургские правила, 1978 г.	825	2,5
Морская перевозка Гаагско-Висбийские правила, 1979 г.	666,67	2,0
Морская перевозка Роттердамские правила	875	3,0
Дорожная перевозка КДПГ 1978 г.	не применяется	8,33
Конвенция о международных смешанных перевозках, 1980 г.	920	2,75 или 8,33
Правила UNCTAD/ICC в отношении документов смешанных перевозок, 1992	666,67	2 или 8,33

Поскольку прикаспийские государства являются участниками различных международных соглашений, при организации смешанных перевозок возникают правовые барьеры. Данное обстоятельство значительно повышает риски грузоотправителей и перевозчиков. *В связи с этим предлагаем рассмотреть целесообразность присоединения Казахстана к Нью-Йоркской конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов, 2008 г. (Роттердамские правила), одной из задач принятия которых является урегулирование отношений, связанных с международной перевозкой по единому транспортному документу различными видами транспорта*.

С целью развития интермодальных перевозок предлагается рассмотреть целесообразность присоединения Казахстана *к Конвенции о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок 1994 г*[33]. Необходимо содействовать созданию контейнерных пулов, направленных на повышение эффективности использования и сокращения перевозок порожних контейнеров.

Из стран СНГ участником конвенции является только Узбекистан.

[33] https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/poolcont.pdf

Развитие перевозок «от двери до двери» с использованием более чем одного вида транспорта предъявило новые требования к погрузочно-разгрузочным работам, что привело к интенсивному использованию контейнерных перевозок. Контейнеризация является генеральным направлением развития глобальной системы грузодвижения. В 2013 году объем мировой контейнерной торговли вырос на 4,6% и достиг 160 млн. TEU. Около 39,8% этого объема составила внутрирегиональная торговля (во главе с торговлей внутри азиатского региона) и торговля в сообщении Юг-Юг. Оценочные объемы контейнерных потоков между Востоком и Западом составили в 2013 году 48,3 млн. TEU, в том числе между Азией и Европой – 20,5 млн. TEU.

В 2014 году рост контейнерных перевозок был не столь большим в результате влияния экономического кризиса, однако, по оценкам, все же превысил 3%. При этом объем контейнерных потоков между Европой и Азией рос более высокими темпами и достиг 22,2 млн. TEU.

Таблица 3.8. Оценка контейнерных грузопотоков на основных направлениях контейнерных перевозок Восток–Запад, 2009-2013 (в миллионах TEUs и % годового изменения)

Год	пересекающие Тихий океан		Европа-Азия		Трансатлантические	
	Азия-Северная Америка	Северная Америка-Азия	Азия-Европа	Европа-Азия	Европа-Северная Америка	Северная Америка - Европа
2009	10,6	6,1	11,5	5,5	2,8	2,5
2010	12,3	6,5	13,3	5,7	3,2	2,7
2011	12,4	6,6	14,1	6,2	3,4	2,8
2012	13,1	6,9	13,7	6,3	3,6	2,7
2013	13,8	7,4	14,1	6,4	3,8	2,8
изменение в % 2012–2013	4,6	7,6	3,1	1,8	5,8	3,6

Источник: UNCTAD. Review of Maritime Transport 2014

Основной объем торговли между Европой и Азией осуществляется морем. По оценкам экспертов, в настоящее время только 0,2% грузооборота между Китаем и странами ЕС приходится на территорию стран Евразийского экономического союза. Согласно прогнозам объем контейнерных перевозок в направлении Китай-Европа составит к 2020 году 17-18 млн. TEU, в обратном направлении 8 млн. TEU.

Одной из основных проблем международной торговли остается опережающий рост оборота груженых контейнеров по сравнению с порожними.

Конвенция о контейнерном пуле дополняет основные требования, регулирующие временный ввоз отдельных контейнеров новой концепцией «эквивалентной компенсации». Это означает, что контейнер, который был ранее ввезен, может не вывозиться обратно после определенного периода времени и, что вместо него может быть вывезен другой контейнер аналогичного типа. Этот же принцип применяется к ввозу ранее вывезенного контейнера.

Участники пула должны обмениваться между собой контейнерами в ходе международных грузовых перевозок. Каждый участник, который передал в распоряжение пула определенное число контейнеров, должен обеспечить за определенный период времени баланс между числом контейнеров, переданных им в расположение пула, и числом контейнеров пула, имеющихся в его распоряжении. Для этого участники обязуются отправлять друг другу контейнеры каждого типа в количестве, необходимом для обеспечения этого баланса за периоды в 12 месяцев. Этот период необязательно должен совпадать с календарным годом, он может быть продлен таможенными органами.

При этом не имеет значения, является ли данный участник пула фактическим владельцем контейнера или использует его на условиях лизинга или аренды, действует в качестве агента контейнерного оператора. Участник пула должен иметь возможность контролировать его использование.

К ввозу, вывозу и внутреннему использованию контейнеров пула не применяются такие таможенные требования и ограничения, как уплата ввозных пошлин и сборов, запрещения или ограничения на ввоз экономического характера, ограничения в отношении использования во внутренних перевозках, требования по обеспечению гарантий.

Замена условия обязательного вывоза контейнеров эквивалентной компенсацией дает возможность оптимизации потоков груженых и порожних контейнеров.

Участники пула должны вести учет, отражающий движение контейнеров для обмена между участниками пула, обеспечивающий условия проведения проверок таможенными органами. На контейнерах, передаваемых в распоряжение пула, должна быть нанесена маркировка, которая позволяет производить идентификацию каждого отдельного контейнера. Индивидуальный идентификационный номер контейнера должен позволять таможенным органам определить пул, которому принадлежит контейнер.

С целью развития электронного документооборота рекомендуется присоединиться к *Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов, касающемуся электронной накладной (e-CMR).*

Странами СНГ настоящий протокол пока не ратифицирован. Между тем представляется, что внедрение электронных накладных является непременным условием развития электронной торговли и внедрения новых транспортных, складских, таможенных технологий, тесно увязанных с современными информационными технологиями.

Также необходимо более полно использовать возможности системы МДП, а именно унифицировать форматы идентификационных номеров электронной предварительной информации (ЭПИ) о грузе, поданной через национальные системы с идентификационными номерами ЭПИ, поданными через веб-приложение TIR-EPD. Упростить отображения ЭПИ на аппаратных средствах таможенных органов;

Рекомендуется внедрить электронный формат книжки МДП (e-TIR) на наиболее массовых маршрутах, в том числе с использованием паромов и контейнеровозов через Каспийское море, значительно облегчающий документооборот при изменении видов транспорта в ходе интермодальной перевозки.

Приложение 1. Транспортные соглашения и конвенции ООН, находящиеся в ведении ЕЭК ООН

http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agree_r.pdf

	Декларация о постройке междун. дор. магистр., 1950	Европ. соглаш. о междун. автомагистр. (СМА), 1975	Евр.соглаш.о междун.магистральных ж/д линиях (СМЖЛ),1985	Евр. соглаш. о линиях междун. комбинирован. Перевозок (СЛКП), 1991	Протокол к СЛКП,1997	Евр соглаш. о внутрен. водных путях междун. значен. (СМВП), 1996	Конвенция о дорожном движении, 1949	Конвенция о дорожном движении, 1968	Протокол о дорожных знаках и сигналах 1949	Конв. о дорожных знаках и сигналах, 1968	Дополнен. к конвен.1968г. о дорожн. движ.,1971	Дополн. к конвен. 1968г. о дор. знаках и сигн., 1971	Соглаш. о размерах и весе автомашин, 1950	Дополн. к конв. 1949г. о дорожном движ. и Протоколу 1949г. о дор. зн.и сигн., 1950	Соглашение о разметке дорог, 1957	Протокол о разметке дорог к дополн. к конвен. 1968г. о дор. зн. и сигн, 1973	Выдача и действительность водительских удостоверений (СВУ)	Соглаш. о единообразн. технич. предписан. для колесн. транс. ср-тв,1958	Соглаш. о технич. осмотрах, 1997	Соглаш. о введении технич. правил для колесн. тр. средств, 1998	Евр. соглаш. о работе экипажей тр. ср-тв, произв. автомоб. перевозки (ЕСТР),	Конв. о налогооблож. частн. тр. ср-тв в междун. движении, 1956	Конв. о налогообл. тр. ср-тв для перевозки пассажиров, 1956	Конв. о налогообл. тр. ср-тв для перевозки грузов, 1956	Договор междун. дор. перевозки грузов (КДПГ), 1956	Протокол к КДПГ, 1978	Дополнительный протокол к КДПГ, касающийся электронной накладной (е-	Конв. о договоре междун. автом. перевозки пассаж. и багажа (КАПП),	Протокол к КАПП, 1978
	Транспортн. инфраструкт.						Дорожное движение и безопасность дорожного движения											Дор. трансп. ср-ва			Транспортные операции								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
ГОСУДАРСТВА ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ																													
Албания		X	X	X			X	X		X	X	X	X		X	X		X	X		X	X	X		X	X			
Босния и Герцеговина	X	X	X			X		X		X	X	X			X	X	X	X			X	X	X	X	X			X	
Бывш. Югосл. Респ. Македония		X	X					X		X	X	X				X		X			X				X	X			
Республика Черногория	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X			X	
Сербия	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X			X	
Турция	X	X	X	X			X	X			X				X			X		X	X				X	X			
ГОСУДАРСТВА - ЧЛЕНЫ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ																													
Азербайджан		X						X		X		X				X		X		X	X				X				
Армения		X						X													X				X	X			
Беларусь		X	X	X		X		X		X	X	X				X		X	X	X	X				X	X			
Грузия		X		X			X	X		X		X				X		X	S		X				X	X			
Казахстан		X		X				X		X	X	X				X		X	X	X	X				X				
Киргизстан							X	X	X	X															X	X			
Республика Молдова		X	X	X		X		X		X	X	X				X			X	X	X	X			X	X		X	
Российская Федерация		X	X	X		X	X	X	X	X	X	X				X		X	X	X	X				X	X			
Таджикистан								X		X										X	X				X				
Туркменистан								X		X											X				X	X			
Украина		X	X	X		X		X		X	X	X				X		X	X		X				X			X	
Узбекистан								X		X											X			X	X	X			

	Соглаш. об экономической регламентации междун. дор. транспорта,	Конв. об ответственности при столкновении судов внутр. плавания,	Конв. о регистрации судов внутр. плавания, 1965	Конв. об обмере судов внутр. плавания, 1966	Конв. об огранич. ответств. собственников внутр. судов (КООС),	Протокол к КООС,1978	Конв. о догов. междун. перевозки пассаж .и багажа по внутр. водн. путям (КППВ),	Протокол к КППВ, 1978	Конв. о тамож. льготах туристам, 1954	Протокол к Конв. о тамож. льготах туристам, 1954	Тамож. конв. о врем. ввозе частн. дорожных. перевозочных. ср-тв, 1954	Конвенция МДП, 1959	Конвенция МДП, 1975	Тамож. конв. о вр. ввозе частн. летат. аппаратов и прогулочных судов, 1956	Там. конв. о времен. ввозе дорож. тр. средств для коммерч. целей, 1956	Конв. об услов. ж/д перевозки пассаж.и багажа, 1952	Конв. об услов. ж/д перевозки грузов, 1952	Конв. о запасн. частях для ремонта вагонов EUROP, 1958	Тамож. конв. о контейнерах, 1956	Тамож. конв. о контейнерах, 1972	Конв. о тамож. режиме для поддонов,1960	Конв. о провед. контроля грузов на гран. 1982	Конвенция о контейнерном пуле, 1994	Конвенция о ж/д транзите СМГС, 2006	Соглаш. о дорожной перевоз. опасн.грузов (ДОПОГ), 1957	Протокол к ДОПОГ, 1993	Конв. об ответственности за ущерб при перевозке опасных грузов, 1989	Соглаш. о перевозке опасных грузов по внутр. водным путям (ВОПОГ), 2000	Соглаш. о перевозках скоропор. продуктов (СПС), 1970
	Транспортные операции	Внутреннее судоходство							Облегчение пересечения границ																Перев. опасн. грузов				
	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	-	53	54	55	56	57
ГОСУДАРСТВА ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ																													
Албания									X	X	X	X	X			X	X				X	X			X	X			X
Босния и Герцеговина									X		X		X		X				X		X	X			X				X
Бывш. Югосл. Респ. Македония											X		X		X							X			X				X
Республика Черногория	S	X	X	X					X	X	X		X	X	X				X	X	X	X			X				X
Сербия	S	X	X	X					X	X	X		X	X	X				X	X	X	X			X	X		X	X
Турция									X	X	X	X	X		X					X	X	X			X	X			X
ГОСУДАРСТВА - ЧЛЕНЫ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ																													
Азербайджан													X		X					X		X			X				X
Армения													X				X			X		X							
Беларусь		X	X	X									X							X		X			X				X
Грузия													X							X		X							X
Казахстан		X											X							X		X			X				X
Киргизстан													X		X					X		X							X
Республика Молдова				X									X									X			X	X		X	X
Российская Федерация		X		X	X		X		X	X	X	X	X							X		X			X	X		X	X
Таджикистан													X									X			X				X
Туркменистан													X																
Украина													X							X		X		S	X			X	X
Узбекистан													X		X					X		X	X						X

условные обозначения: X -окончательное подписание, ратификация, присоединение; S - подписано, но не ратифицировано;

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. СТАТУС ПРИСОЕДИНЕНИЯ СТРАН СНГ К КОНВЕНЦИЯМ И СОГЛАШЕНИЯМ ВТАМО

Название на англ. яз.	Сокращение	Название на русском яз.	Казахстан	Армения	Азербайджан	Беларусь	Россия	Кыргызстан	Молдова	Таджикистан	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Convention establishing a Customs Co-operation Council, 1950	CCC	Конвенция о создании Совета Таможенного Сотрудничества, 1950	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Convention on the Valuation of Goods for Customs Purposes, 1950	BDV	Конвенция об определении стоимости товаров для таможенных целей, 1950											
Convention on Nomenclature for the classification of goods in Customs tariffs and Protocol of Amendment thereto, 1955	NOMEN.	Конвенция о номенклатуре для классификации товаров в таможенных тарифах от 1950 и Протокол о поправках к ней от 1955											
International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System, 1983	HS	Конвенция о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров, 1983	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
Customs Convention on the temporary importation of packings, 1960	PACK.	Таможенная конвенция о временном ввозе упаковок, 1960											
Customs Convention on the temporary importation of professional equipment, 1961	PROF. EQUIP.	Таможенная конвенция о временном ввозе профессионального оборудования, 1961											

Название на англ. яз.	Сокращение	Название на русском яз.	Казахстан	Армения	Азербайджан	Беларусь	Россия	Кыргызстан	Молдова	Таджикистан	Туркменистан	Украина	Узбекистан
Customs Convention concerning facilities for the importation of goods for display or use at exhibitions, fairs, meetings or similar events, 1961	EXHIB. FAIRS	Таможенная конвенция об упрощении ввоза товаров для показа или использования на выставках, ярмарках, встречах или других подобных мероприятиях от 08.06.1961											
Customs Convention on the ATA carnet for the temporary admission of goods (ATA Convention), 1961		Таможенная конвенция о карнете А.Т.А. для временного ввоза товаров, 1961				X	X						
Customs Convention concerning welfare material for seafarers, 1964	SEA-FARERS	Таможенная конвенция об оборудовании для улучшения досуга моряков, 1964											
Customs Convention on the Temporary Importation of scientifing equipment, 1968	SCIENT.EQUIP.	Таможенная конвенция о временном ввозе научного оборудования, 1968											
Customs Convention on the temporary importation of pedagogic material, 1970	PEDAG.MAT.	Таможенная конвенция о временном ввозе педагогических материалов, 1970											
International Convention on the simplification and harmonization of Customs procedures, 1973	Kyoto Convention	Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция), 1973											

Название на англ. яз.	Сокращение	Название на русском яз.	Казахстан	Армения	Азербайджан	Беларусь	Россия	Кыргызстан	Молдова	Таджикистан	Туркменистан	Украина	Узбекистан
International Convention on the simplification and harmonization of Customs procedures (Kyoto Convention) as amended, 1999	Kyoto Convention as amended	Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция) с внесенными изменениями 1999	X	X	X	X	X					X	
International Convention on mutual administrative assistance for the prevention, investigation and repression of Customs offences, 1977	Nairobi Convention	Международная конвенция о взаимной административной помощи в целях предотвращения, расследования и пресечения таможенных правонарушений (конвенция Найроби), 1977			X	X	X		X	X		X	
Convention on Temporary Admission, 1990	Istanbul Convention	Конвенция о временном ввозе (Стамбульская конвенция), 1990	X			X	X		X	X		X	
*International Convention on mutual administrative assistance in Customs matters, 2003	Johannesburg Convention	*Международная конвенция о взаимной административной помощи в таможенных вопросах (Йоханнесбург конвенция), 2003				_							
Примечание: * не вступила в силу													

ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ДОПУСК К ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ В ЕВРАЗИИ

Страна/ источник информации	Номер и дата документа	Положения нормативных правовых актов, касающиеся допуска к пассажирским перевозкам автомобильным транспортом	Примечание
Республика Армения			
Закон Республики Армения «О лицензировании»	от 27 июня 2001 года №ЗР-193	В соответствии с Законом РА от 5 декабря 2006 года «Об автомобильном транспорте» Статья 8. Лицензирование и страхование в автомобильном транспорте 1. Перевозки на отдельных видах пассажирского автомобильного транспорта общего пользования осуществляются на основании лицензии в порядке, установленном Законом Республики Армения "О лицензировании". 2. В пассажирском автомобильном транспорте общего пользования перевозчики обязаны в соответствии с законодательством Республики Армения застраховать риск своей гражданской ответственности по возмещению ущерба, нанесенного жизни, здоровью или имуществу третьих лиц	Лицензируется: организация регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом общего пользования; организация пассажироперевозок легковыми автомобилями – такси; деятельность по техническому осмотру транспортных средств
Республика Беларусь			
Указ Президента Республики Беларусь «О лицензировании отдельных видов деятельности»	От 1 сентября 2010 года №450	Приложение 1 к Положению о лицензировании отдельных видов деятельности, утвержденному Указом Президента РБ от 1.09.10 №450 4. Деятельность в области автомобильного транспорта:	Лицензируется: 4.1. городские и пригородные автомобильные перевозки пассажиров 4.2. междугородные автомобильные перевозки пассажиров 4.3. перевозки пассажиров автомобилями-такси 4.4. международные автомобильные перевозки пассажиров 4.5. международные автомобильные перевозки грузов
Республика Казахстан			
Закон Республики Казахстан «О разрешениях и уведомлениях» (с изменениями и дополнениями от 09.05.2016 г.)	от 16 мая 2014 года №202-V	75. Лицензия на право занятия деятельностью по нерегулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в междугородном, межобластном, межрайонном (междугородном внутриобластном) и международном сообщениях, а также регулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в международном сообщении	Лицензируется: нерегулярная перевозка пассажиров автобусами, микроавтобусами в междугородном, межобластном, межрайонном (междугородном внутриобластном) и международном сообщениях, а

			также регулярная перевозка пассажиров автобусами, микроавтобусами в международном сообщении
	Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 января 2015 года №72	«Об утверждении квалификационных требований, предъявляемых к деятельности по нерегулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в междугородном межобластном, межрайонном междугородном внутриобластном) и международном сообщениях, а также регулярной перевозке пассажиров автобусами, микроавтобусами в международном сообщении и перечня документов, подтверждающих соответствие им»	
Кыргызская Республика			
Закон Кыргызской Республики «О лицензионно-разрешительной системе в Кыргызской Республике»	Закон Кыргызской Республики от 19 октября 2013 года №195	Глава 2.Виды деятельности, подлежащие лицензированию Статья 15. Виды деятельности, подлежащие лицензированию	Лицензируется: 17) пассажирские перевозки автомобильным транспортом (за исключением легковых такси)
Российская Федерация			
Федеральный закон РФ "О лицензировании отдельных видов деятельности"	Федеральный закон от 04.05.2011 N99-ФЗ (ред. от 30.12.2015)	Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя), утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2012г. №280 1. В соответствии с настоящим Федеральным законом лицензированию подлежат следующие виды деятельности: 24)	Лицензируется: перевозка пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)
Республика Таджикистан			
Закон Республики Таджикистан «О лицензировании отдельных видов деятельности»	Закон РТ от 17 мая 2004 года №37 г.Душанбе	Статья 17. Перечень видов деятельности, на осуществление которых требуется лицензия - деятельность по перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом (за исключением случаев, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя) (в редакции Закона РТ от 5.01.2008г.№349);	Лицензируется: перевозка пассажиров и грузов автомобильным транспортом (за исключением случаев, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического

			лица или индивидуального предпринимателя)
Туркменистан			
Закон Туркменистана «О лицензировании отдельных видов деятельности»	от 25 июня 2008 года №202-III	Статья 20. Перечень видов деятельности, для осуществления которых требуются лицензии 19) перевозочная, транспортно-экспедиционная деятельность на автомобильном транспорте	Лицензируется: перевозочная, транспортно-экспедиционная деятельность на автомобильном транспорте
Республика Узбекистан			
Закон Республики Узбекистан «О лицензировании отдельных видов деятельности»	от 25 мая 2000 года №71-II	Приложение № 1 к постановлению Олий Мажлиса Республики Узбекистан от 12 мая 2001 г. №222-II	Лицензируется: городские, пригородные, междугородные и международные перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом
Закон Республики Узбекистан «Об автомобильном транспорте»	г. Ташкент, 29 августа 1998 г., № 674-I	Статья 13. Лицензирование автомобильных перевозок Автомобильные перевозки осуществляются перевозчиками на основе специального разрешения (лицензии)	
Азербайджанская Республика			
Указ Президента Азербайджанской Республики «О совершенствовании Правил выдачи специального разрешения (лицензии) на некоторые виды деятельности»	г.Баку, 2 сентября 2002 года №782	34. Перевозка пассажиров и грузов автомобильным транспортом: 34.1. внутригородская (внутрирайонная) перевозка пассажиров 34.2. междугородная (межрайонная) перевозка пассажиров 34.3. международная перевозка пассажиров 34.4. перевозка пассажиров легковыми автомобилями такси	Лицензируется: внутригородская (внутрирайонная) перевозка пассажиров; междугородная (межрайонная) перевозка пассажиров; международная перевозка пассажиров; перевозка пассажиров легковыми автомобилями такси
Грузия			
Закон Грузии «Об управлении сферой транспорта и ее регулировании» Министерство экономики И устойчивого развития Грузии, осуществляющее в сфере транспорта полномочия,	30 марта 2007 года №4593-Ic	29.Однократное и многократное разрешение на международные автомобильные пассажирские перевозки, Установленные международным договором Грузии. (22.02.2011 №4214) Статья 262. Порядок выдачи разрешения на местные городские регулярные пассажирские перевозки (15.10.2010 N3735) 1. Разрешения на местные городские регулярные пассажирские перевозки в порядке конкурса выдает орган местного самоуправления, в г.Тбилиси – Правительство г.Тбилиси или уполномоченная им структурная единица мэрии г.Тбилиси. Соискатель разрешения, победивший в конкурсе, для получения	Лицензируется: Разрешения на местные городские регулярные пассажирские перевозки; многократные разрешения на международные автомобильные пассажирские перевозки

предоставленные им настоящим Законом и соответствующим законодательством; (22.02.2011 N4211)		разрешения на местную городскую регулярную пассажирскую перевозку вносит плату за выдачу разрешения. При выдаче разрешения на местную городскую регулярную пассажирскую перевозку сбор не взимается. Статья 26. Порядок выдачи многократного разрешения на международные автомобильные пассажирские перевозки, установленные международным договором Грузии, и многократного разрешения на международные грузовые перевозки, установленные на основании международных договоров Грузии (22.02.2011 N4214) 1. Многократное разрешение на международные автомобильные пассажирские перевозки, установленные международным договором Грузии, и многократное разрешение на международные грузовые перевозки, установленные на основании международных договоров Грузии (далее – многократное разрешение) в порядке конкурса выдает юридическое лицо публичного права, входящее в систему Министерства экономики и устойчивого развития Грузии, – Агентство сухопутного транспорта. Победивший в конкурсе соискатель разрешения для получения многократного разрешения вносит плату за выдачу разрешения. При выдаче многократного разрешения сбор не взимается	
Республика Молдова			
Закон Республики Молдова «О лицензировании отдельных видов деятельности»	N332-XIV от 26 марта 1999 года	Приложение 2. Перечень видов деятельности, для занятия которыми необходимо получение лицензии 5. Министерство транспорта и связи a) эксплуатация автотранспорта для пассажирских перевозок (кроме городского пассажирского транспорта)	Лицензируется: эксплуатация автотранспорта для пассажирских перевозок (кроме городского пассажирского транспорта);
Закон Республики Молдова «О регулировании предпринимательской деятельности путем лицензирования»	от 30 июля 2001 года №451-XV	Статья 8. Виды деятельности, подлежащие регулированию путем лицензирования (1) Регулированию путем лицензирования подлежат следующие виды деятельности: a) Лицензионной палатой: 11) автотранспортные перевозки на платной основе	Лицензируется: автотранспортные перевозки на платной основе
Кодекс автомобильного транспорта	N150 от 17.07.2014	Ст. 16. – Предприятие, зарегистрированное в установленном порядке в Республике Молдова, намеренное осуществлять деятельность автотранспортного оператора, получает лицензию, если отвечает в совокупности следующим условиям: a) наличие материально-технической базы; b) наличие хорошей репутации; c) наличие финансовой состоятельности; d) наличие профессиональной компетенции Ст. 22. – Деятельность по автотранспортным перевозкам пассажиров на платной	a) автотранспортные перевозки грузов на платной основе; b) нерегулярные автотранспортные перевозки пассажиров на платной основе; c) таксомоторные автотранспортные перевозки пассажиров на платной основе. В то же время обладатель

		основе подлежит лицензированию.	лицензии может требовать предоставления права на деятельность по автотранспортным перевозкам пассажиров по регулярным маршрутам с условием получения разрешения
Украина			
Закон Украины «Об автомобильном транспорте» (Ведомости Верховной Рады Украины (ВВР), 2001, N 22, ст.105)	№ 2344-14 г.Киев, 5 апреля 2001 N 2344-III	Ст.35. Правила предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта (176-97-п) утверждает Кабинет Министров Украины. Статья 39. Документы, на основании которых выполняются пассажирские перевозки Автомобильные перевозчики, водители, пассажиры должны иметь и предъявлять лицам, уполномоченным осуществлять контроль на автомобильном транспорте и в сфере безопасности дорожного движения, документы, на основании которых выполняются пассажирские перевозки. Документы для регулярных пассажирских перевозок: Документы для регулярных специальных пассажирских перевозок: Документы для нерегулярных пассажирских перевозок: Документы для юридического лица, осуществляющего перевозки пассажиров на такси: Документы для физического лица, осуществляющего перевозки пассажиров на такси: для автомобильного перевозчика - лицензия, другие документы, предусмотренные законодательством Украины	Лицензируется: перевозка пассажиров, опасных грузов и опасных отходов речным, морским, автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом, международные перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом
Закон Украины «О лицензировании видов хозяйственной деятельности»	Закон Украины от 02.03.2015 №222-VIII	Статья 7. Перечень видов хозяйственной деятельности, подлежащих лицензированию 1. Лицензированию подлежат следующие виды хозяйственной деятельности: 24) перевозка пассажиров, опасных грузов и опасных отходов речным, морским, автомобильным, железнодорожным и воздушным транспортом, международные перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом	

ПРИЛОЖЕНИЕ 4. СТАТУС ПРИСОЕДИНЕНИЯ СТРАН СНГ К ПРИЛОЖЕНИЯМ К КОНВЕНЦИИ О ВРЕМЕННОМ ВВОЗЕ (СТАМБУЛЬСКАЯ КОНВЕНЦИЯ 1990 Г.)

Таблица Статус присоединения стран СНГ к приложениям к Конвенции о временном ввозе (Стамбульская конвенция 1990 г.)

Страны-участницы	**Количество вступившихся в силу для страны приложений**	**Приложения к Конвенции о временном ввозе (Стамбульская конвенция 1990 г.)**												
		A «О документах временного ввоза (карнеты АТА и карнеты CPD)»	**B.1 «О товарах для демонстрации или использования на выставках, ярмарках, конференциях или подобных мероприятиях»**	**B.2 «О профессиональном оборудовании»**	**B.3 «О контейнерах, поддонах, упаковках, образцах и других товарах, ввезенных в связи с коммерческой операцией»**	**B.4 «О товарах, ввезенных в связи с производственной операцией»**	**B.5 «О товарах, ввезенных для образовательных, научных или культурных**	**B.6 «О личных вещах и товарах путешествующих, ввезенных в спортивных**	**B.7 «О туристических рекламных материалах»**	**B.8 «О товарах, ввезенных в приграничном сообщении»**	**B.9 «О товарах, ввезенных с гуманитарными целями»**	**C «О транспортных средствах»**	**D «О животных»**	**E «О товарах, ввезенных с частичным освобождением от уплаты ввозных пошлин**
Беларусь	5	+	+	+	+	-	+	-	-	-	-	-	-	-
Казахстан	**8**	**+**	**+**	**+**	**+**	**-**	**+**	**+**	**+**	**-**	**-**	**-**	**x**	**-**
Молдова	11	x	+	+	+	-	+	+	+	-	+	x	+	+
Россия	5	+	+	+	+	-	+	-	-	-	-	-	-	-
Таджикистан	5	+	+	+	+	-	+	-	-	-	-	-	-	-
Украина	13	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Примечание:

\+ принято

x принято с оговорками

Приложение 5. Члены Совета страховых бюро «Зеленая карта»

COUNCIL OF BUREAUX

We act for the protection of cross-border road traffic victims

Members Date of Entry List

By Alphabetical Order

A	Austria	1954
AL	Albania	1992
AND	Andorra	1996
AZ	Azerbaijan	2016
B	Belgium	1949
BG	Bulgaria	1971
BIH	Bosnia and Herzegovina	1996
BY	Belarus	2003
CH	Switzerland	1949
CY	Cyprus	1996
CZ	Czech Republic	1949
D	Germany	1951
DK	Denmark	1949
E	Spain	1953
EST	Estonia	1992
F	France	1949
FIN	Finland	1949
GB	United Kingdom	1949
GR	Greece	1949
H	Hungary	1960
HR	Croatia	1992
I	Italy	1953
IL	Israel	1968
IR	Islamic Republic of Iran	1976
IRL	Ireland	1949
IS	Iceland	1970
L	Luxembourg	1949
LT	Lithuania	2003
LV	Latvia	1998
M	Malta	1985
MA	Morocco	1969
MD	Moldova	1997
MK	F.Y.R.O.M.	1994
MNE	Montenegro	2012
N	Norway	1949
NL	Netherlands (The)	1949
P	Portugal	1953
PL	Poland	1958
RO	Romania	1965
RUS	Russia	2009
S	Sweden	1949
SK	Slovak Republic	1949
SLO	Slovenia	1992
SRB	Serbia	1954
TN	Tunisia	1969
TR	Turkey	1964
UA	Ukraine	1997

By Date of Entry

B	Belgium	1949
CH	Switzerland	1949
CZ	Czech Republic	1949
DK	Denmark	1949
F	France	1949
FIN	Finland	1949
GB	United Kingdom	1949
GR	Greece	1949
IRL	Ireland	1949
L	Luxembourg	1949
N	Norway	1949
NL	Netherlands (The)	1949
S	Sweden	1949
SK	Slovak Republic	1949
D	Germany	1951
E	Spain	1953
I	Italy	1953
P	Portugal	1953
A	Austria	1954
SRB	Serbia	1954
PL	Poland	1958
H	Hungary	1960
TR	Turkey	1964
RO	Romania	1965
IL	Israel	1968
MA	Morocco	1969
TN	Tunisia	1969
IS	Iceland	1970
BG	Bulgaria	1971
IR	Islamic Republic of Iran	1976
M	Malta	1985
AL	Albania	1992
EST	Estonia	1992
HR	Croatia	1992
SLO	Slovenia	1992
MK	F.Y.R.O.M.	1994
AND	Andorra	1996
BIH	Bosnia and Herzegovina	1996
CY	Cyprus	1996
MD	Moldova	1997
UA	Ukraine	1997
LV	Latvia	1998
BY	Belarus	2003
LT	Lithuania	2003
RUS	Russia	2009
MNE	Montenegro	2012
AZ	Azerbaijan	2016

Приложение 6. Вопросы развития интермодальных перевозок

В 2000 году Рабочая группа ЕЭК ООН по интермодальным перевозкам и логистике одобрила и опубликовала глоссарий терминов, относящихся к комбинированным перевозкам, который был подготовлен Межсекретариатской рабочей группой (Европейская комиссия, ЕКМТ и ЕЭК ООН). В частности были даны следующие основные определения:

мультимодальная перевозка - перевозка грузов двумя или более видами транспорта;

интермодальная перевозка - последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта. В более широком смысле термин «интермодальность» применяется для описания системы транспортировки, предполагающей использование двух и более видов транспорта для перевозки одной и той же грузовой единицы или грузового автотранспортного средства в рамках комплексной транспортной цепи (от двери до двери) без перегрузочно-разгрузочных операций.;

комбинированная перевозка - интермодальная перевозка, в рамках которой большая часть европейского рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт и любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким;

логистика - процесс организации цепи доставки и управления этой цепью в самом широком смысле;

грузовая единица - контейнер или съемный кузов;

интермодальная транспортная единица (ИТЕ) - контейнеры, съемные кузова и полуприцепы, пригодные для интермодальной перевозки;

«катящееся шоссе» («бегущее шоссе) – перевозка груженных автотранспортных средств с использованием горизонтального метода погрузки и выгрузки на железнодорожных платформах с пониженным полом;

комбинированная перевозка с сопровождением – перевозка укомплектованного автотранспортного средства в сопровождении водителя с использованием другого вида транспорта (например, парома или поезда);

комбинированная перевозка без сопровождения – перевозка автотранспортного средства или интермодальной транпсортной единицы (ИТЕ) без водителя с использованием другого вида транспорта (например, парома или поезда).

Развитие интермодальных (комбинированных) перевозок находится в центре внимания как европейских национальных властей, так и ЕЭК ООН, в частности Рабочей группы по интермодальным перевозкам и логистике.

В течение последних лет интермодальный транспорт, в частности европейский железнодорожный транспорт, демонстрирует оптимальную динамику, несмотря на трудности, обусловленные экономическим спадом, главным образом в южной Европе, а также временным закрытием альпийских железнодорожных тоннелей Бреннер и Готард в 2012 году. Это привело к 11-процентному спаду в секторе интермодальных перевозок (по количеству отправлений) в период с 2011 по 2012 год у всех компаний, относящихся к Международному союзу компаний по комбинированным автомобильно-железнодорожным перевозкам (МСККП). В секторе сопровождаемых перевозок наблюдался еще больший спад, а именно: 24%. В тонно-километрах этот спад был менее ощутимым, но составил порядка 5% и 19% по всему сектору интермодальных перевозок и по сопровождаемым интермодальным перевозкам соответственно (см. рисунок ниже).

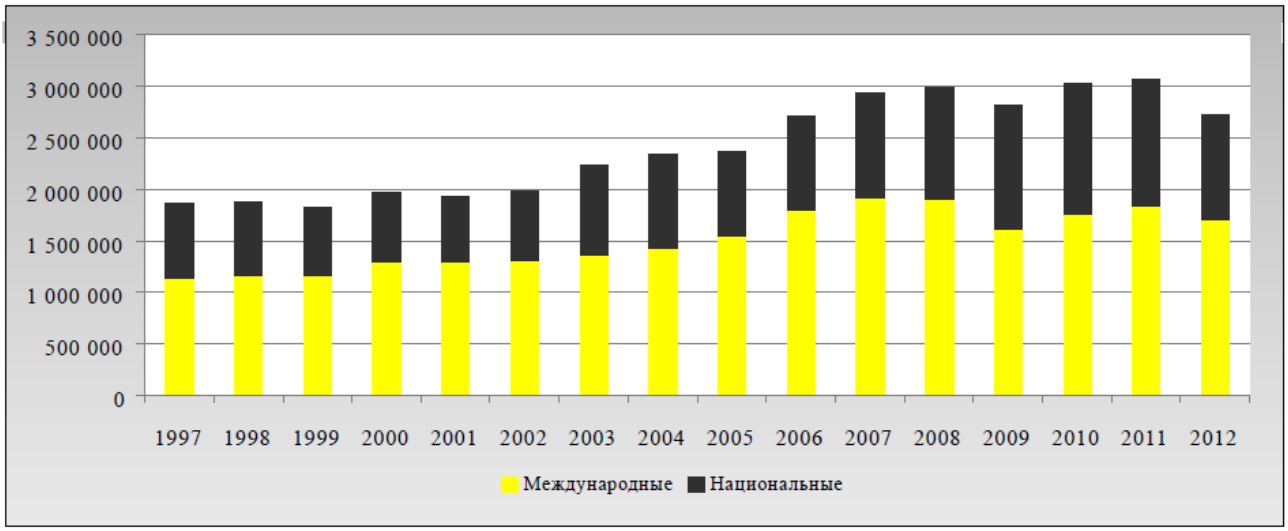

Рисунок. Интермодальные автомобильные/железнодорожные перевозки в Европе (компании МСККП). Национальные и международные перевозки (1997−2012 годы)

Источник: МСККП.

Около 60% всех европейских интермодальных перевозок начинаются и кончаются в европейских морских портах. Эти перевозки осуществляются с использованием главным образом 20-футовых и 40-футовых контейнеров ИСО. В этой связи для европейских интермодальных перевозок за океан точкой отсчета служат стандартные контейнеры ИСО и контейнеры повышенной емкости ИСО, которые в настоящее время транспортируются без каких-либо затруднений в рамках интермодальных перевозок с использованием автомобильного, железнодорожного и внутреннего водного транспорта.

Меры по стимулированию комбинированных перевозок в Австрии

Власти Австрии[34] отмечают, что комбинированные перевозки имеют ключевое значение для решения нынешних и будущих проблем в области грузовых перевозок в автомобильном сообщении, обусловленных ее географическим и топографическим положением. Ввиду увеличения транспортных потоков как в пределах Австрии, так и транзитом по ее территории, в частности по автомобильным дорогам, Австрия вводит в действие оперативные меры по поддержке экологически чистых видов транспорта, таких как железнодорожный транспорт или комбинированные перевозки.

Власти Австрии считают, что предпосылкой создания условий для добросовестной конкуренции между различными видами транспорта служат разработка и внедрение справедливых и эффективных механизмов ценообразования. Это означает, что в ценах необходимо учитывать использование ресурсов и следует также отражать все внешние издержки. Последняя поправка к директиве 1999/62/ЕС, касающейся взимания пошлин с большегрузных транспортных средств за использование определенных объектов инфраструктуры (директивы 2011/76/EU Европейского парламента и Совета от 27сентября 2011 года), впервые предусматривает возможность интернализации внешних издержек,

[34] Использованы материалы Рабочая группа по интермодальным перевозкам и логистике. Пятьдесят восьмая сессия Женева, 30 ноября –1 декабря 2015года. Национальные меры политики для стимулирования интермодальных перевозок

связанных с атмосферным и шумовым загрязнением, источником которого является дорожный транспорт. Поэтому Австрия начала процедуру внутренней оценки проекта поправки к Федеральному закону о платных дорогах, в соответствии с которой будут введены правила взимания платы за проезд в зависимости от уровня загрязнения воздуха и шума большегрузных транспортных средств.

Австрия активно участвует в создании трех железнодорожных грузовых коридоров в соответствии с регламентом (ЕС) 913/2010, который призван содействовать развитию интермодальных перевозок посредством повышения эффективности работы терминалов (железнодорожных и автомобильных терминалов, морских и речных портов). Австрия сотрудничает с соседними странами в реализации базовой сети коридоров ТЕС-Т, уделяя особое внимание вопросам интермодальности.

Осуществляются процедуры комплексного планирования терминалов в восточной части Австрии, которые стимулируются Федеральными железными дорогами Австрии (ФЖДА) и руководством округов данного региона. Одним из примеров являются почти завершенные работы по расширению терминала по обслуживанию трех видов транспорта в порту Вена. Кроме того, к концу 2016 года начнет работу новый терминал в Инзердорфе.

Для улучшения работы существующих терминалов предпринят ряд мер. Например, увеличение времени работы терминалов, обслуживающих несопровождаемые перевозки (например, Вельс – 6дней в неделю в круглосуточном режиме). Перевод терминалов, обслуживающих перевозки РоЛа («катящееся шоссе») (Вельс, Вергль, Бреннер), на работу 6/7 дней в неделю в круглосуточном режиме. Внедрение так называемых передаточных концепций.

Австрия оказывает финансовую поддержку в целях закупки транспортного оборудования, внедрения инновационных и новых технологий, а также подготовки технико-экономических обоснований в связи с мерами по реализации. В «инновационной программе по комбинированным грузовым перевозкам», рассчитанной на период с1 января 2009 года по 31 декабря 2014 года, предусмотрены существенные финансовые меры по стимулированию комбинированных перевозок в Австрии. Она предусматривает поддержку инвестиций в установки, системы и мобильное оборудование, необходимые для транспортировки или обработки грузов в рамках комбинированных перевозок. Ведется подготовительная работа по продлению этой программы.

Австрия оказывает также финансовую поддержку на цели инвестирования в терминалы в отношении создания, расширения и модернизации перегрузочного оборудования. С 1 января 2013 года действует «программа поддержки развития стыковочных железнодорожных линий и перевалочных терминалов на период 2013−2017 годов», которая будет завершена 31декабря 2017 года. Инвестиции в установки и сооружения, используемые исключительно для перевалки грузов, могут осуществляться по линии государственного финансирования.

Федеральное министерство транспорта, инноваций и технологии (ФМТИТ) Австрии поддерживает операции по комбинированным перевозкам (равно как и повагонные отправки), осуществляемые железнодорожными предприятиями, для обеспечения высококачественных перевозок железнодорожным транспортом. Исходя из этого, с различными железнодорожными компаниями заключаются ежегодные контракты. На основе этих контрактов оказывается финансовая поддержка комбинированных перевозок. В секторе несопровождаемых комбинированных перевозок размер компенсации зависит главным образом от веса и габаритов/длины интермодальных транспортных единиц, типа транспортировки (национальная, двусторонняя, транзитная) и от расстояния перевозки в Австрии. Что касается сопровождаемых комбинированных перевозок («катящееся шоссе»),

то размер компенсации зависит от маршрута перевозки груза и отчасти от времени транспортировки (день/ночь).

Стимулы для комбинированных перевозок, касающиеся налога на транспортное средство (согласно BGBl. 449/1992 с последними поправками, внесенными на основании BGBl. I13/2014). Все национальные транспортные средства и их прицепы весом более 3,5т освобождаются от уплаты налога на транспортные средства в том случае, если в течение данного календарного месяца они используются исключительно на начальных и конечных этапах перевозки грузов в комбинированном железнодорожном/автомобильном сообщении, т.е. для сбора грузов на ближайшем терминале контейнеров (длиной не менее 20 футов), съемных кузовов или полуприцепов, перевозимых по железным дорогам, и для их доставки на ближайший технически подходящий терминал. По соответствующему представлению национальные транспортные средства весом более 3,5 т, использующие метод «катящееся шоссе»(РоЛа) или (в случае полуприцепов) несопровождаемых комбинированных перевозок по австрийской территории, имеют право на возмещение ежемесячного налога на транспортное средство в размере 15% за каждый рейс в комбинированном сообщении, произведенный с использованием железнодорожного транспорта. Это возмещение может достигать 100% годового налога на транспортное средство.

Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в выходные и праздничные дни. Движение автотранспортных средств и прицепов весом более 3,5 т, а также автотранспортных средств и тягачей весом более 7,5 т запрещено по субботам с 15 ч. 00 м. до 24 ч. 00 м. и по воскресеньям и праздничным дням с 12 ч. 00 м. до 22 ч. 00 м. Перевозки в комбинированном сообщении освобождаются от соблюдения запрета в том случае, если они осуществляются в радиусе не более 65км от следующих терминалов: Бреннерзее, Зальцбург–Хауптбанхоф, Филлах–Фюрниц, Вельс–Фершибебанхоф, Вена–Нордвестбанхоф, Вергль, Грац–Зюд ССТ, Энц Хафен ССТ, Вена Фройденау Хафен ССТ, Кремс-на-Дунае ССТ, Линц Штадтхафен ССТ, Санкт-Михаэль ССТ, Халь-ин-Тироль ССТ, Блюденц ССТ, Вольфурт ССТ.

Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в выходные дни в летний период.

По субботам с 28 июня по 30 августа 2014 года (начало и конец действия запрета на движение в период отпусков публикуется ежегодно заблаговременно) движение автотранспортных средств и прицепов весом более 7,5 т запрещено на некоторых дорогах с 8 ч. 00 м. или 9ч. 00 м. до 15 ч. 00 м. Перевозки в комбинированном автомобильном-железнодорожном сообщении и внутреннем водном-автомобильном сообщении освобождаются от соблюдения этого запрета в пределах ближайшей подходя-щей железнодорожной грузовой станции/порта.

Освобождение от соблюдения запрета на движение грузовых транспортных средств в ночное время

Движение автотранспортных средств весом более 7,5 т, которые не соответствуют нормам шумности, установленным для так называемых малошумных транспортных средств («lärmarme KFZ»), с 22 ч. 00 м. до 5 ч. 00 м. запрещено. Перевозки в комбинированном сообщении в направлении конкретных железнодорожных станций/портов и в обратном направлении в пределах четко указанных автомобильных коридоров освобождаются от соблюдения этого запрета в обоих направлениях. Эти железнодорожные станции/порты и коридоры определяются соответствующим постановлением федерального министра по вопросам транспорта, инноваций и технологии («Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Ausnahmen vom Nachtfahrverbot für Fahrten im Rahmen des Kombinierten Verkehrs», BGBl. Nr.1027/1994 с последними поправками, внесенными на основанииBGBl II Nr. 76/2007).

Либерализация на начальных иконечных этапах перевозки В случае комбинированных перевозок автотранспортные средства, зарегистрированные в Европейском союзе или европейской экономической зоне и имеющие лицензию Сообщества, освобождаются от действующих ограниче-ний на начальном и конечном этапах автомобильной перевозки с учетом соответствующих правовых положений Европейского союза (в частности, правил (ЕС) № 1072/2009). Кроме того, в соответствии с постановлением федерального министра Австрии по вопросам транспорта, инноваций и технологии в ряде конкретных автомобильных коридоров, используемых на начальном и конечном этапах маршрута контейнерных перевозок, в направлении некоторых терминалов разрешения не требуются (т.е. в этих коридорах двустороннее разрешение на автомобильную перевозку грузовым транспортом не требуется при условии, что на начальном и конечном этапах маршрутов контейнерных перевозок грузовые операции осуществляются автомобильным транспортом). Вокруг терминала в Вельсе в радиусе 70 км разрешения на перевозку на начальных и конечных этапах в целях осуществления погрузочно-разгрузочных операций не требуются, если используется метод «катящееся шоссе» (РоЛа).

Установлены более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы. В соответствии с Законом об автотранспортных средствах Австрии (BGBl. 267/1967 с последними поправками, внесенными на основании BGBl Teil I Nr.87/2014, пункт 4, раздел 7a)) предельная норма на общий вес автотранспортных средств и их прицепов, используемых на начальном и конечном этапах автомобильной перевозки в комбинированном сообщении, не должна превышать 44 т (по сравнению с 40 т применительно к автомобильному транспорту в целом). (В Законе об автотранспортных средствах термин «комбинированные перевозки» определен в пункте 2 статьи 1, № 40.). Следует отметить, что правилами в отношении ограничения веса транспортных средств допуски не предусмотрены. Поэтому в принципе любое нарушение наказуемо. На основании Закона об автотранспортных средствах Австрии в случае угрозы безопасности дорожного движения могут налагаться более жесткие санкции (например, полный запрет на эксплуатацию транспортного средства). Угроза безопасности дорожного движения может возникнуть по разным причинам, в частности, если превышение максимальной разрешенной общей массы составляет более 2%, а максимальной разрешенной нагрузки на ось –более 6%.

Поскольку в Австрии на перевозки в комбинированном сообщении распространяются определенные льготы, должны быть представлены надлежащие документы, подтверждающие осуществление именно комбинированных перевозок.

В соответствии с трудовым законодательством Австрии время, затраченное водителем грузового автомобиля, перевозимого контрейлерным составом (РоЛа), засчитывается в качестве периода отдыха.

Меры по стимулированию комбинированных перевозок в Чешской Республике

Разработана стратегия стимулирования интермодальных перевозок − поддержки строительства и расширения интермодальных терминалов в местах, обладающих потенциалом развития/расширения использования (международных) интермодальных перевозок.

Снижение годового дорожного налога (на 100%) для транспортных средств, которые используются исключительно на начальных и конечных этапах перевозки, и (на 25−90%) для транспортных средств, выполняющих соответствующее количество рейсов в рамках комбинированных перевозок (в соответствии с действующим текстом Закона № 16/1993 (Свод законов) о дорожном налоге).

Дорожным транспортным средствам, используемым в комбинированных перевозках, разрешено движение по указанным диспетчером дорогам до ближайшего терминала

комбинированных перевозок или с этого терминала до грузополучателя в течение всего года –см. раздел 43 (3) Закона № 361/2000 (Свод законов).

Меры по стимулированию комбинированных перевозок в Германии

В качестве одной из основных целей своей транспортной политики Федеративная Республика Германия стремится увеличить долю железнодорожного и водного транспорта, являющихся экологически чистыми видами транспорта, особенно в общем объеме грузовых перевозок. Эта цель должна быть достигнута в рамках комплексной транспортной системы в целом. В этой связи большое значение имеют комбинированные перевозки, поскольку они позволяют в значительной мере перераспределить перевозки с автомобильного транспорта на железнодорожный и внутренний водный транспорт.

Германия активно участвует в создании шести железнодорожных грузовых коридоров в соответствии с регламентами ЕС № 913/2010 и 1316/2013/EU(CEF), в которых интермодальные перевозки рассматриваются через призму развития терминалов. Германия участвует также в создании коридоров сети магистральных дорог ТЕС–Т.

В принципе стимулирование комбинированных перевозок посредством финансовой поддержки ограничивается инвестициями.

Финансирование терминалов комбинированных перевозок компании «Дойче банк АГ» (Германской железнодорожной компании) и других частных компаний (например, портов, частных железнодорожных компаний). Федеральное правительство стимулирует комбинированные перевозки с помощью субсидий на строительство новых интермодальных терминалов с высокой пропускной способностью и модернизации существующих терминалов (железнодорожных/автомобильных или внутренних водных/железнодорожных/автомобильных). Эти субсидии предоставляются либо на основании Федерального закона о модернизации железнодорожной инфраструктуры, если такими сооружениями являются терминалы, управляемые компанией «ДБ Нец АГ», либо на основе Руководства по стимулированию развития перевалочных центров комбинированных перевозок от 1998 года. Руководство пересматривалось пять раз. Нынешнее Руководство по финансированию терминалов комбинированных перевозок частных операторов вступило в силу в январе 2012 года и действует до 31декабря 2015 года. В январе 2016 вступило в силу пересмотренное Руководство.

Меры, связанные с налоговыми льготами. Предусмотрено освобождение от налога на автотранспортные средства в отношении тех транспортных средств, которые используются исключительно для операций на начальных и конечных этапах перевозки (§ 3 Nr. 9 Kraftfahrzeugsteuergesetz). Возможен возврат налога на автотранспортные средства в случае транспортных средств, используемых в контрейлерных перевозках (§ 4 Kraftfahrzeugsteuergesetz).

Транспортные средства, используемые в контрейлерных перевозках, освобождаются от соблюдения запретов на движение в выходные и нерабочие банковские дни, а также от запрета на движение в праздничные дни (§ 30 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung).

Либерализация на начальных и конечных этапах перевозки. В случае трансграничных комбинированных перевозок, осуществляемых на автотранспортных средствах, зарегистрированных в ЕС или европейской экономической зоне, начальные и конечные этапы автомобильной перевозки либерализированы.

Также как и в Австрии предусмотрены более высокие предельные нормы веса для дорожных транспортных средств, перевозящих интермодальные грузовые единицы. Для начальных и конечных этапов перевозки максимальный допустимый вес был увеличен до 44 т (§ 1 der 53. Ausnahmeverordnung von den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-

Ordnung). Каждое нарушение в отношении лимита веса транспортных средств подлежит наказанию (мелкое правонарушение).

В случае технологии «катящееся шоссе» время, проведенное водителем в поезде, засчитывается в качестве ежедневных периодов отдыха.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7. СТАТУС РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ, РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ДОКУМЕНТОВ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВ

№	Наименование Конвенции/ Соглашения/ Проткола	Республика Беларусь			Республика Казахстан			Российская Федерации		
		Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу	Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу	Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу
1	Конвенция о международной гражданской авиации Чикаго, 7/12/44	-	4/6/93	4/7/93	-	21/8/92	20/9/92	-	15/10/70	14/11/70
2	Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях Чикаго, 7/12/44	-	-	-	-	9/7/07	9/7/07	-	-	-
3	Соглашение о международных воздушных перевозках Чикаго, 7/12/44	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	Протокол об аутентичном трехъязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации Буэнос-Айрес, 24/9/68	-	-	4/7/93[1]	-	-	20/9/92[1]	-	-	14/11/70[1]
5	Протокол об аутентичном четырехъязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации Монреаль, 30/9/77	-	5/7/96	16/9/99	-	10/8/01	10/8/01	30/9/77[2]	_	16/9/99
6*	Протокол об аутентичном пятиязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации Монреаль, 29/9/95	-	-	-	5/10/95[3]	-	-	29/9/95[3]	-	-
7*	Протокол об аутентичном шестиязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации Монреаль, 1/10/98	-	-	-	1/10/98[3]	-	-	1/10/98[3]	-	-

№	Наименование Конвенции/ Соглашения/ Проткола	Республика Беларусь			Республика Казахстан			Российская Федерации		
		Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу	Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу	Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу
8	Статья 93 bis Монреаль, 27/5/47	-	24/7/96	24/7/96	-	-	-	-	-	-
9	Статья 45 Монреаль, 14/6/54	-	24/7/96	24/7/96		-	-		4/5/71	4/5/71
10	Статья 48(a), 49(e) и 61 Монреаль, 14/6/54		24/7/96	24/7/96		-	-		4/5/71	4/5/71
11	Статья 50(a) Монреаль, 21/6/61		24/7/96	24/7/96		-	-		4/5/71	4/5/71
12	Статья 48(a) Рим, 15/9/62		24/7/96	24/7/96		-	-		4/9/75	11/9/75
13	Статья 50(a) Нью-Йорк, 12/3/71		24/7/96	24/7/96		-	-		15/6/71	16/1/73
14	Статья 56 Вена, 7/7/71		24/7/96	24/7/96		-	-		9/2/72	19/12/74
15	Статья 50(a) Монреаль, 16/10/74		24/7/96	24/7/96		-	-		2/8/77	15/2/80
16	Протокол, кас.изменения (заклю-ное положение, текст на русском языке) Монреаль, 30/9/77		24/7/96	17/8/99		10/9/02	10/9/02		23/3/78	17/8/99
17	Статья 83 bis Монреаль, 6/10/80		24/7/96	20/6/97		10/9/02	10/9/02		3/2/88	20/6/97
18	Статья 3 bis Монреаль, 10/5/84		24/7/96	1/10/98		10/9/02	10/9/02		24/8/90	1/10/98
19	Статья 56 Монреаль, 6/10/89		24/7/96	18/4/05		-	-		16/8/05	16/8/05
20	Статья 50(a) Монреаль, 26/10/90		24/7/96	28/11/02		-	-		16/8/05	16/8/05
21*	Протокол, кас. изменения (закл. положение, текст на арабском языке) Монреаль, 29/9/95		-	-		-	-		16/8/05	-

№	Наименование Конвенции/ Соглашения/ Проткола	Республика Беларусь			Республика Казахстан			Российская Федерации		
		Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу	Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу	Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу
22*	Протокол, кас. изменения (закл. положение, текст на китайском языке) Монреаль, 1/10/98		-	-		-	-		16/8/05	-
23	Конвенция о международном признании прав на воздушные суда Женева, 19/6/48	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности Рим, 7/10/52	-	-	-	-	-	-	-	21/4/82	20/7/82[4]
25	Протокол об изменении Римской конвенции 1952 года Монреаль, 23/9/78	23/9/78	-	-	-	-	-	23/9/78	-	-
26	Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок Варшава, 12/10/29	-	26/9/59	25/12/59	-	-	-	12/10/29	20/8/34	18/11/34
27	Протокол об изменении Варшавской конвенции Гаага, 28/9/55	9/4/60	17/1/61	1/8/63	-	30/8/02	28/11/02	28/9/55	25/3/57	1/8/63
28	Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору	18/9/61	17/10/83	14/1/84	-	-	-	18/9/61	22/9/83	20/12/83

№	Наименование Конвенции/ Соглашения/ Проткола	Республика Беларусь			Республика Казахстан			Российская Федерации		
		Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу	Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу	Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу
	Гвадалахара, 18/9/61									
29*	Протокол об изменении Варшавской конвенции 1929 года, измененной Гаагским протоколом 1955 года Гватемала, 8/3/11	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30	Дополнительный протокол №1 Монреаль, 25/9/75	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31	Дополнительный протокол №2 Монреаль, 25/9/75	-	-	-	-	-	-	-	-	-
32*	Дополнительный протокол №3 Монреаль, 25/9/75	-	-	-	-	-	-	-	-	-
33	Монреальский протокол №4 Монреаль, 25/9/75	-	-	-		-	-	--	-	-
34	Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок Монреаль, 28/5/99	-	-	-	-	2/7/15	31/8/15	-	-	-
35	Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов Токио, 14/9/63	-	3/2/88	3/5/88[5]	-	18/5/95	16/8/95	-	3/2/88	3/5/88[5]
36*	Протокол изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов Монреаль, 4/4/14									
37	Конвенция о борьбе с незаконным захватом	16/12/70	30/12/71	29/1/72[6]	-	4/4/95	4/5/95	16/12/70	24/9/71	24/10/71[6]

№	Наименование Конвенции/ Соглашения/ Проткола	Республика Беларусь			Республика Казахстан			Российская Федерации		
		Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу	Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу	Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу
	воздушных судов Гаага, 16/12/70									
38	Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации Монреаль, 23/9/71	23/9/71	31/1/73	2/3/73[7]	-	4/4/95	4/5/95	23/9/71	19/2/73	21/3/73[7]
39	Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятую в Монреале 23 сентября 1971 года Монреаль, 24/2/88	24/2/88	1/5/89	6/8/89	-	18/5/95	17/6/95	24/2/88	31/3/89	6/8/89
40	Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения Монреаль, 1/3/91	1/3/91	6/2/02[8]	7/4/02	-	18/5/95[8]	21/6/98	1/3/91	19/9/07[8]	18/11/07
41*	Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации Пекин, 10/9/10	-	-	-	-	-	-	-	-	-
42*	Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с	-	-	-	-	-	-	-	-	-

№	Наименование Конвенции/ Соглашения/ Проткола	Республика Беларусь			Республика Казахстан			Российская Федерации		
		Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу	Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу	Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу
	незаконным захватом воздушных судов Пекин, 10/9/10									
43	Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования Кейптаун, 16/11/01	-	28/6/11[9]	1/1/12	-	21/1/09[10]	1/10/11	-	25/5/11[11]	1/9/11
44	Протокол по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования Кейптаун, 16/11/01	-	27/9/11[9]	1/1/12	-	1/6/11[12]	1/10/11	-	25/5/11[13]	1/9/11
45*	Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам Монреаль, 2/5/09	-	-	-	-	-	-	-	-	-
46*	Конвенция о возмещении ущерба третьим лицам, причиненного в результате актов незаконного вмешательства с участием воздушных судов Монреаль, 2/5/09	-	-	-	-	-	-	-	-	-
47	Конвенция о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений, 21/11/47 - применение к ИКАО (Приложение III),21/6/48	-	-	-		-	-		16/11/72	16/11/72
48	Соглашение о совместном финансировании некоторого							-	-	-

№	Наименование Конвенции/ Соглашения/ Проткола	Республика Беларусь			Республика Казахстан			Российская Федерации		
		Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу	Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу	Дата подписания	Дата ратификации, присоединения	Дата вступления в силу
	аэронавиг. обслуживания в Гренландии и на Фарерских островах, Женева, 25/9/56									
49	Соглашение о совместном финансировании некоторого аэронавигационного обслуживания в Исландии Женева, 25/9/56							-	-	-
50	Протокол об изменении Соглашения от 1956 года о совместном финансировании некоторого аэронавигацион. обслуживания в Гренландии и на Фарерских островах Монреаль, 3/11/82							-	31/8/88	17/11/89
51	Протокол об изменении Соглашения от 1956 года о совместном финансировании некоторого аэронавиацион. обслуживания в Исландии Монреаль, 3/11/82							-	31/8/88	17/11/89
52	Соглашение о международной программе КОСПАС – САРСАТ Париж, 1/7/88							1/7/88	-	30/8/88

* - Не вступили в силу

ПРИМЕЧАНИЯ

Письмом от 26 декабря 1991 года Министерство иностранных дел Российской Федерации информировало Президента Совета Международной организации гражданской авиации о том, что «членство Союза Советских Социалистических Республик в Международной организации гражданской авиации, во всех ее органах, а также во всех заключенных в ее рамках или под ее эгидой конвенциях, соглашениях и других международно-правовых инструментах продолжается Российской Федерацией и что в этой связи в Международной организации гражданской авиации вместо названия «Союз Советских Социалистических Республик» должно использоваться «Российская Федерация».

[1] Протокол об аутентичном трехъязычном тексте Конвенции считается принятым вследствие присоединения к Конвенции в соответствии со статьей V Протокола.

[2] Протокол подписан без оговорки относительно принятия.

[3] Протокол подписан с оговоркой относительно принятия.

[4] Заявление Союза Советских Социалистических Республик (в настоящее время – Российская Федерация) от 22 февраля 1982 года гласит, что «положения статей 30, 36 и 37 Конвенции об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, от 7 октября 1952 года, предусматривающие распространение действия Конвенции на территории, за внешние сношения которых Договаривающие государства несут ответственность, являются устаревшими и противоречат Декларации Генеральной Ассамблеи ООН о предоставлении независимости колониальным странам и народам (резолюция 1514/XV от 14 декабря 1960 года)».

[5] Оговорка: Правительство Беларуси (Российской Федерации) не считает себя связанным положениями пункта 1 статьи 24 Токийской конвенции.

[6] Оговорка: Правительство Беларуси (Российской Федерации) не считает себя связанным положениями пункта 1 статьи 12 Гаагской конвенции 1970 года.

[7] Оговорка: Правительство Беларуси (Российской Федерации) не считает себя связанным положениями пункта 1 статьи 14 Монреальской конвенции 1971 года.

[8] Заявление в соответствии с пунктом 2 статьи XIII Конвенции о том, что Беларусь (Республика Казахстан, Российская Федерация) не являются государствами-изготовителями пластических взрывчатых веществ.

[9] 28 июня 2011 года Беларусь сдала на хранение грамоту о присоединении только к Кейптаунской Конвенции без заявлений; 27 сентября 2011 года Беларусь сделала заявление в соответствии с параграфом 2 статьи 54, что позволило депозитарию принять на хранение в тот же день документ о присоединении Беларуси к Протоколу по авиационному оборудованию (Кейптаун, 2001 год). Протокол и Конвенция применительно к авиационным объектам вступает в силу для Беларуси 1 января 2012 года.

[10] 21 января 2009 года Казахстан сдал на хранение грамоту о присоединении только к Кейптаунской Конвенции без заявлений. 15 марта 2011 года Казахстан сдал на хранение последующие заявления в отношении статей 39(1)(a), 39(1)(b), 39(4), 40, 53 и 54(2) Конвенции. В соответствии со статьей 49(2) Конвенция вступила в силу для Казахстана в отношении авиационного оборудования 1 октября 2011 года, в день вступления в силу для Казахстана Протокола по авиационному оборудованию (Кейптаун, 2001 г.). 16 ноября 2012 года Казахстан проинформировал о том, что отзывает свои заявления по статьям 39 (1) (a), 39 (1) b), 39 (4), 40, 53 и 54 (2) Конвенции и что этот отзыв вступает в силу 1 июня 2013 года и тогда же вступят в силу последующие заявления в отношении статей 39 (1) (a), 39 (1) (b), 39 (4), 40, 53 и 54 (2).

[11] При присоединении Российская Федерация сделала заявление в соответствии со статьями 39(1)(a), 39(1)(b), 53 and 54(2) Кейптаунской Конвенции.

[12] При присоединении Казахстан сделал заявление в соответствии со статьей XXX(1), (2) и (3) Протокола по авиационному оборудованию (Кейптаун, 2001г.)

[13] При присоединении Российская Федерация сделала заявление в соответствии со статьей XXX(3) Протокола по авиационному оборудованию. 1 августа 2013 года вступят в силу последующие заявления в отношении статей XXX(1).