



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по автомобильному транспорту

Сто пятая сессия

Женева, 29 сентября – 1 октября 2010 года

Пункт 7 b) предварительной повестки дня

**Согласование требований, касающихся международных
автомобильных перевозок и их облегчения**

**Количественные ограничения на международные
автомобильные перевозки грузов**

Количественные ограничения на международные автомобильные перевозки грузов

Представлено правительством Турецкой Республики

I. Введение

1. На своей сто третьей сессии, состоявшейся 29–31 октября 2008 года, Рабочая группа по автомобильному транспорту (SC.1) поручила секретариату "составить подборку соответствующих статей конвенций Организации Объединенных Наций, касающихся свободы транзита и облегчения международных автомобильных перевозок, а также перечень их Договаривающихся сторон" (ECE/TRANS/SC.1/386, пункт 38).

2. На своей сто четвертой сессии, состоявшейся 19–21 октября 2009 года, SC.1 решила продолжить работу по этому вопросу: "... было также упомянуто, что SC.1 является единственной инстанцией, в которой могут по праву обсуждаться международные транзитные перевозки и в которой можно вести переговоры о многостороннем соглашении по данному вопросу. ...Рабочая группа постановила сохранить этот пункт в повестке дня своей следующей сессии". (ECE/TRANS/SC.1/388, пункты 60 и 61).

3. В процессе определения возможного содержания такого соглашения его составители приняли полностью во внимание документ (ECE/TRANS/2009/10), разработанный секретариатом по поручению Рабочей группы, в котором содержатся выдержки из пяти многосторонних правовых договоров, имеющих прямое отношение к международному транзиту, а именно:

- a) Конвенция и Статут о свободе транзита (Барселонская конвенция) от 20 апреля 1921 года;
- b) Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (Монтего-Бейская конвенция) от 10 декабря 1982 года;
- c) Конвенция об открытом море Организации Объединенных Наций (Женевская конвенция) от 29 апреля 1958 года;
- d) Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств Организации Объединенных Наций (Нью-Йоркская конвенция) от 8 июля 1968 года;
- e) Генеральное соглашение по тарифам и торговле (ГАТТ) 1994 года в качестве одного из соглашений Всемирной торговой организации (ВТО).

4. Среди этих пяти правовых инструментов:

a) Барселонская конвенция не применяется к международным автомобильным перевозкам в транзитном сообщении, поскольку статья 2 Статута о свободе транзита уточняет, что Договаривающиеся Стороны "...содействуют свободе транзита железнодорожным или водным транспортом по используемым маршрутам, подходящим для международного транзита".

Тот факт, что сфера действия Барселонской конвенции ограничена международным транзитом в железнодорожном и водном сообщении, вряд ли может вызывать удивление, поскольку в момент ее принятия международный транзит в автомобильном сообщении не существовал.

b) Монтего-Бейская конвенция применяется ко всем видам транспорта, используемым для доставки грузов в порты, включая международные автомобильные перевозки. Эта Конвенция предусматривает в пункте 1 статьи 311, что она "...имеет преимущественную силу в отношениях между государствами-участниками перед Женевскими конвенциями по морскому праву от 29 апреля 1958 года".

С учетом того, что все Договаривающиеся стороны Женевской конвенции, за исключением Дании, Израиля и Соединенных Штатов Америки, присоединились к Монтего-Бейской конвенции, предыдущая конвенция больше не применяется к международному транзиту в автомобильном сообщении, тем более что с тех пор три вышеупомянутых государства являются Договаривающимися сторонами Соглашения ГАТТ, правила которого более обстоятельны и заменяют правила Женевской конвенции.

c) Статья V ГАТТ содержит более обстоятельные положения, регулирующие международный транзит, в том числе в автомобильном сообщении.

5. За исключением:

a) Беларуси, Боснии и Герцеговины, Российской Федерации и Черногории, Договаривающиеся стороны Монтего-Бейской конвенции являются также Договаривающимися сторонами ГАТТ. Вместе с тем все эти четыре страны имеют статус наблюдателя при ВТО и в будущем должны стать членами ВТО и, как следствие, Сторонами ГАТТ.

Учитывая, что Монтего-Бейская конвенция "не препятствует... предоставлению более широких возможностей" каким-либо государствам-участникам, статья V ГАТТ заменяет Монтего-Бейскую конвенцию в отношениях между членами ВТО в той степени, в какой предоставляемые ею свободы и возможности менее широки, чем те, которые предусмотрены в статье V ГАТТ.

Однако до тех пор, пока Беларусь, Босния и Герцеговина, Российская Федерация и Черногория не присоединятся к ВТО, положения Монтего-Бейской конвенции будут применяться к международному транзиту в автомобильном сообщении в отношениях между ними, а также в их отношениях с другими Договаривающимися сторонами Монтего-Бейской конвенции.

б) Беларусь, Казахстан, Российская Федерация, Сербия, Узбекистан и Черногория – Договаривающиеся стороны Нью-Йоркской конвенции - также являются Договаривающимися сторонами ГАТТ. Кроме того, все эти шесть стран имеют статус наблюдателя при ВТО и должны в будущем стать членами ВТО и, как следствие, Сторонами ГАТТ.

С учетом того, что Нью-Йоркская конвенция в соответствии со своим восьмым принципом не препятствует заключению транзитных соглашений при условии, что в них "...не будет установлен режим, менее благоприятный...", статья V ГАТТ заменяет положения Нью-Йоркской конвенции в той степени, в какой предоставляемые ею свободы и возможности менее широки, чем те, которые предусмотрены статьей V ГАТТ.

Однако до тех пор, пока Беларусь, Босния и Герцеговина, Российская Федерация и Черногория не присоединятся к ВТО, положения Нью-Йоркской конвенции будут применяться к международному транзиту в автомобильном сообщении в отношениях между ними, а также в их отношениях с другими Договаривающимися сторонами Нью-Йоркской конвенции.

6. Из 56 государств – членов Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) 43 присоединились к ГАТТ, 25 – к Нью-Йоркской конвенции и 43 – к Монтего-Бейской конвенции.

Андорра, Азербайджан, Таджикистан и Туркменистан не являются Сторонами ни одной из вышеупомянутых правовых инструментов.

С учетом вышесказанного государства – члены Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) являются членами международной системы транзита в автомобильном сообщении, определенной либо ГАТТ, либо Нью-Йоркской конвенцией, либо Монтего-Бейской конвенцией.

Вышеупомянутые четыре страны не участвуют ни в какой многосторонней международной системе транзита в автомобильном сообщении.

7. Вопрос заключается в выяснении того, в какой степени государства – члены ЕЭК ООН, которые являются участниками той или иной многосторонней системы транзита в автомобильном сообщении, имеют право на внесение в нее поправок – под эгидой ЕЭК ООН или иной организации – на основании соответствующего двустороннего или многостороннего соглашения, заключенного между двумя или более странами (соглашения *inter se*).

8. Соответствующий ответ на этот вопрос заключается в следующем:

а) ГАТТ, 1994 год

Соглашение, учреждающее Всемирную торговую организацию, предусматривает в статье II.2, что:

"Соглашения и связанные с ними документы юридического характера, включенные в приложения 1 [включая ГАТТ], 2 и 3... являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения и имеют обязательную силу для всех членов".

Иными словами, Соглашение, учреждающее ВТО, запрещает государствам-членам вносить поправки в договоры, перечисленные в ее статье II.2, включая ГАТТ.

Для того чтобы один или несколько членов ВТО могли быть освобождены от обязательств ГАТТ, обстоятельства такого освобождения должны носить исключительный характер, а решение, представляющее право на освобождение от выполнения соответствующего обязательства, налагаемого этими договорами, должно быть утверждено тремя четвертями членов ВТО.

9. Кроме того, в любом таком решении, принимаемом членами:

"...должны быть указаны исключительные обстоятельства, обосновывающие принятие решения, условия предоставления освобождения и дату окончания действия освобождения. Любое освобождение, предоставленное на срок более одного года, подлежит рассмотрению Конференцией министров не позднее года с момента предоставления и в дальнейшем ежегодно до окончания срока действия такого освобождения. При каждом рассмотрении действия освобождения Конференция министров должна установить, продолжают ли существовать исключительные обстоятельства, обосновывающие предоставление освобождения, и выполняются ли условия предоставления освобождения. Конференция министров может продлить срок действия освобождения, изменить условия его действия или прекратить его действие".

10. Единственные исключения из этого правила обусловлены статьей XXIV ГАТТ 1994 года, которая предусматривает, что ее положения не должны толковаться таким образом, чтобы они препятствовали предоставлению какой-либо Договаривающейся стороной преимуществ соседним странам в целях содействия приграничной торговли или учреждению таможенных союзов или зон свободной торговли при условии, что принятые правила не ограничивают свободу третьих стран.

11. Аналогичным образом, исключительные временные обстоятельства допускают принятие мер, предусматривающих отступление от положений ГАТТ 1994 года, при условии что они необходимы, в частности, для защиты общественной морали или здоровья людей (статьи XX и XXI).

12. Помимо вышеизложенного, положения ГАТТ 1994 года должны в обязательном порядке соблюдаться государствами-членами, а двусторонние/многосторонние соглашения в области автомобильных транзитных перевозок должны в обязательном порядке соответствовать этим положениям.

b) Нью-Йоркская конвенция

Нью-Йоркская конвенция не запрещает заключение соглашений *inter se*, при условии что они предусматривают более благоприятную систему транзита, чем та, которая в ней предусмотрена. Иными словами, во всех других случаях ее положения обязательны для всех стран, подписавших эту Конвенцию.

Отступления от этой Конвенции разрешаются только в случае чрезвычайных обстоятельств, угрожающих политическому существованию или безопасности соответствующего государства-участника или во время войны (статьи 12 и 13). Однако даже в таких обстоятельствах принцип свободы транзита должен соблюдаться в максимально возможной степени.

с) Монтего-Бейская конвенция

Оговорки или изъятия в отношении этой Конвенции не допускаются за исключением четко разрешенных случаев. Как указывалось выше, она не запрещает заключение соглашений *inter se*, при условии что они предоставляют более широкие свободы, чем те, которые предусмотрены данной Конвенцией.

13. В противовес странам, которые входят в соответствующую международную систему транзита, упомянутую в предыдущем пункте, четыре страны (Андорра, Азербайджан, Таджикистан и Туркменистан), которые не являются сторонами ни одного из вышеупомянутых правовых инструментов, имеют право заключать соглашения между собой и не подпадают под действие обязательных положений, предусмотренных указанными транзитными системами.

14. Тот же принцип применяется и к отношениям между этими четырьмя странами и остальными странами мира. Поскольку они не связаны никаким общим договором в области международного транзита, они обладают полной свободой принимать правила международного транзита, в том числе в автомобильном сообщении, либо на двусторонней, либо на многосторонней основе.

15. Вместе с тем, как и государства – члены ЕЭК ООН, которые желают развивать свои отношения в области торговли и международного автомобильного транспорта, эти страны должны быть заинтересованы в том, чтобы строить свои двусторонние соглашения с другими странами на основе применимых положений, регулирующих международные транзитные перевозки в автомобильном сообщении, в частности тех, которые включены в Сводную резолюцию об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4), разработанную по эгиде ЕЭК ООН.

16. В соответствии с обычной практикой, которая сложилась после окончания второй мировой войны, территории стран – членов ЕЭК ООН охватываются многочисленными двусторонними и в некоторых случаях многосторонними соглашениями в области автомобильного транспорта. В принципе, все такие соглашения также включают положения, регулирующие международные транзитные перевозки в автомобильном сообщении.

17. Как правило, можно видеть, что эти соглашения зачастую противоречат вышеупомянутым соглашениям в области транзита и что они зачастую носят более ограничительный характер, чем конвенции, упомянутые выше.

18. Действительно, что касается транзита, двусторонние соглашения отстают от прогресса, который находит отражение в вышеупомянутых конвенциях.

19. Такая двойственность противоречит международному праву. Фактически, в том случае, когда договаривающиеся стороны принимают на себя обязательство о свободе транзита и других свободах в рамках вышеупомянутых многосторонних конвенций, это обязательство не может игнорироваться. Напротив, оно должно применяться в рамках двухсторонних соглашений, тем более что эти конвенции обязательны для тех стран, которые к ним присоединились.

20. Страны, являющиеся договаривающимися сторонами вышеупомянутых многосторонних конвенций, все больше и больше осознают свои права, вытекающие из этих конвенций, и тот факт, что эти права противоречат друг другу или даже нарушают двусторонние отношения с другими странами, несмотря на то, что они являются сторонами тех же конвенций.

21. С учетом нетерпимости такой ситуации эти страны, которые зачастую в существенной степени зависят от транзита, могут обращаться в органы по уре-

гулированию споров с целью подтвердить их права, предусмотренные указанными выше многосторонними конвенциями.

22. Так, например, в рамках процедуры, предусмотренной ВТО, Группа экспертов – первая инстанция, которая занимается урегулированием споров между членами ВТО, – постановила по просьбе Панамы (документ ВТО WT/DS366/R от 27 апреля 2009 года), что Колумбия в своих отношениях с Панамой нарушила свободу транзита, предусмотренную статьей V ГАТТ, и обязала Колумбию восстановить ее. В постановлении, вытекающем из вышеуказанного постановления, Колумбии был отведен крайний срок до февраля 2010 года, к которому она должна была согласовать свои национальные правила с положениями статьи V ГАТТ.

23. На сегодняшний день государства – члены ЕЭК ООН не направляли в органы, предусмотренные многосторонними конвенциями в области международного транзита, никаких претензий, связанных с нарушением их прав на международный транзит другими договаривающимися сторонами тех же международных конвенций.

24. В этой связи ЕЭК ООН необходимо взять на себя ведущую роль в согласовании двусторонних соглашений с указанными выше многосторонними конвенциями именно для того, чтобы избавить своих членов от необходимости искать справедливость вне ЕЭК ООН с целью вернуть себе часть контроля над автомобильными транзитными перевозками, которую она уступила другим международным органам.

25. При согласовании положений двусторонних соглашений в области международных транзитных перевозок в автомобильном сообщении с вышеупомянутыми многосторонними конвенциями следует иметь в виду четыре различные правовые ситуации.

26. Такое согласование следует проводить с учетом различия в отношениях между странами, которые являются:

- a) Сторонами ГАТТ, 1994 год;
- b) Сторонами Нью-Йоркской конвенции;
- c) Сторонами Монтего-Бейской конвенции;
- d) не являются Сторонами ни одного из этих инструментов.

27. Проект конвенции, приведенный ниже, учитывает все четыре вышеупомянутые ситуации.

II. Проект конвенции по согласованию двусторонних соглашений в области международных автомобильных перевозках с обязательными правилами многосторонних договоров, регулирующих международные транзитные перевозки в автомобильном сообщении

Договаривающиеся стороны,

признавая важное значение – для своих международных экономических отношений, и в частности торговли, – упрощения международных автомобиль-

ных перевозок и согласования соответствующих правил на международном уровне,

сознавая свои права и обязательства, возникающие в результате присоединения к многосторонним конвенциям, регулирующим условия международных транзитных перевозок в автомобильном сообщении,

преисполнены решимости соблюдать принципы, регулирующие международные транзитные перевозки в автомобильном сообщении, которые изложены в этих многосторонних конвенциях,

настоящим согласились согласовать свои двусторонние/многосторонние соглашения в области транзитных перевозок в автомобильном сообщении с положениями многосторонних конвенций, упомянутых ниже, в зависимости от их правового статуса, обусловленного присоединением к той или иной из этих конвенций.

Статья 1

А. Соответствие между двусторонними/многосторонними соглашениями в области международных автомобильных перевозок и положениями статьи V Генерального соглашения по тарифам и торговле (ГАТТ) 1994 года¹

1.1 В соответствии со своими обязанностями и обязательствами, возникающими в результате присоединения к Генеральному соглашению по тарифам и торговле (ГАТТ) 1994 года, Договаривающиеся стороны принимают на себя настоящим обязательство согласовать свои двусторонние/многосторонние соглашения в области международного автомобильного транспорта с положениями статьи V ГАТТ.

1.2 Согласование, указанное в пункте 1.1 выше, применяется также к:

- a) международным транзитным перевозкам в автомобильном сообщении;
- b) автотранспортным средствам, зарегистрированным на территории другой Договаривающейся стороны.

1.3 Согласование, указанное в пунктах 1.1 и 1.2 выше, осуществляется с учетом, в частности, следующих принципов статьи V ГАТТ:

- a) Свобода транзита, как она определена в статье V:1 и провозглашена в статье V:2 ГАТТ, применяется к любым автомобильным перевозкам в транзитном сообщении при наличии или отсутствии перегрузки, складирования, дробления партии или смены вида транспорта и к движению порожних автотранспортных средств, когда эти перевозки или движение являются лишь частью полного маршрута, начинающегося и заканчивающегося за пределами границы Договаривающейся стороны, через территорию которой совершается движение груза.

¹ Настоящий текст применяется исключительно к странам, которые являются членами как ЕЭК ООН, так и ВТО. Формулировки основаны на положениях статьи V ГАТТ и учитывают мнение Группы экспертов (орган по урегулированию споров между членами ВТО), опубликованное в документе ВТО WT/DS366/R от 27 апреля 2009 года, в котором уточняется смысл положений статьи V ГАТТ.

b) Свобода транзита предполагает необходимость предоставления доступа:

- i) без ограничений, в частности без какой бы то ни было:
 - a. системы квот или разрешений на автомобильные перевозки;
 - b. обязательства перегружать грузы с иностранного автотранспортного средства на внутреннее перевозочное средство;
 - c. обязательства делить число транспортных операций или объем грузовых перевозок с национальными перевозчиками;
 - d. [запрет на движение в выходные дни или ночью];**

ii) по маршрутам, наиболее удобным для транзита по выбору оператора,

каждой Договаривающейся стороной, участвующей в перевозках автомобильным транспортом и движении автотранспортных средств, которые удовлетворяют требованиям, изложенным в пунктах 1.2 и 1.3 а) выше.

С этой целью Договаривающиеся стороны принимают необходимые меры с целью обеспечить, чтобы транзитные маршруты постоянно оставались наиболее удобными для транзитных перевозок в автомобильном сообщении и чтобы их пропускная способность корректировалась в целях удовлетворения потребностей транзитных перевозок в автомобильном сообщении.

c) В соответствии с принципом недискриминации (статья V:2 ГАТТ):

i) свобода транзита распространяется на транспортные средства Договаривающихся сторон без какого бы то ни было различия, основанного на:

- a. происхождении грузов, при условии что они поступают из государства – члена ГАТТ;
- b. месте отправления, въезда, выезда или назначения;
- c. любых обстоятельствах, относящихся к собственности на перевозимые грузы или автотранспортные средства;

ii) каждая Договаривающаяся сторона, территория которой используется для целей транзита:

- a. обеспечивает одинаковый режим и условия для автотранспортных средств и их грузов, упомянутых в пункте i) выше, как при въезде на ее территорию, так и в ходе транзита по ее территории;
- b. не делает никаких различий между транспортными средствами другой Договаривающейся стороны и национальными транспортными средствами, при условии что они въезжают на ее территорию, идут по ней транзитом и покидают ее в целях осуществления соответствующей транспортной операции или рейса без груза.

d) Договаривающиеся стороны организуют свои операции по пограничному контролю в сотрудничестве с сопредельными странами с целью обеспечить, чтобы транзитные перевозки автомобильным транспортом не подвергались "каким-либо излишним задержкам или ограничениям" (статья V:3 ГАТТ).

Ограничение может считаться "излишним", если соответствующая Договаривающаяся сторона располагает альтернативным доступным вариантом, который она использует, как можно ожидать на разумных основаниях, и который не противоречит положениям ГАТТ.

е) В соответствии со статьей V:3 ГАТТ, каждая Договаривающаяся сторона:

i) воздерживается от введения любых сборов на автомобильные транзитные перевозки из другой Договаривающейся стороны, т.е. любой платы, которая, независимо от ее названия, взимается с транзитных перевозок или затрагивает либо транзитные транспортные средства, либо перевозимые грузы, в частности, в целях:

а. финансирования государственных расходов и/или расходов местных органов управления без какого бы то ни было идентифицируемого учета в интересах перевозчика или его клиента;

б. финансирования или субсидирования проектов и расходов, иных чем проекты и расходы, связанные с автомобильным транспортом;

ii) взимает только сборы в связи с "административными расходами, вызываемыми транзитом", соразмерные с расходами и издержками, фактически понесенными ее администрацией в связи с транзитом, за исключением любого налога;

iii) взимает только сборы в связи со "стоимостью предоставляемых услуг", фактически понесенные в результате оказания перевозчику услуг в ходе транзита, исключая любые налоги;

iv) воздерживается от введения любой платы при взимании "сборов за перевозку", сумма которой должна быть соизмерима с расходами, фактически понесенными в результате оказания данной услуги, требуемой для перевозчика.

[(Если Договаривающиеся стороны предоставляют более широкие возможности, чем те, которые предусмотрены настоящим пунктом, на некоторых отдельных транзитных маршрутах (транзитных коридорах) они могут договориться о взаимном освобождении автотранспортных средств от взимания любых сборов с пользователей (сбор с пользователей дорог и аналогичные сборы).]

f) Каждая Договаривающаяся сторона обеспечивает, чтобы все сборы и правила, установленные в отношении перевозок на территорию или из территории другой Договаривающейся стороны, были "разумными, с учетом условий перевозки" (статья V:4 ГАТТ). Любая мера в целях установления сборов и правил для транзитных перевозок автомобильным транспортом должна быть рациональной, т.е. справедливой и не чрезмерной с учетом "условий перевозки".

g) В соответствии со статьями V:5 и V:6 ГАТТ, каждая Договаривающаяся сторона соблюдает иные обязательства и предоставляет предусмотренные в них права.

h) Договаривающиеся стороны пользуются изъятиями, изложенными в положениях статей XX, XXI и XXIV ГАТТ.

i) Применение вышеупомянутых принципов не исключает возможность предоставления Договаривающимися сторонами более широких возможностей, чем те, которые обусловлены вышеупомянутыми принципами.

В этом отношении Договаривающиеся стороны учитывают пересмотренную Сводную резолюцию (СР.4) об облегчении международных автомобильных перевозок (документ ЕЭК ООН TRANS/SC.1/2002/4/Rev. 4) и стремятся:

в связи с пунктом 1.3 b) выше

- i) регулярно рассматривать, в рамках действующих правил и процедур, возможности облегчения порядка выдачи виз профессиональным водителям и изучить возможность:
- a. упрощения формальностей и ограничения количества и типов требуемых письменных документов,
 - b. сокращения сроков выдачи виз профессиональным водителям,
 - c. выдачи многократных въездных виз сроком действия минимум на один год,
 - d. принятия от признанных транспортных объединений заявлений на выдачу виз для профессиональных водителей;

в связи с последним предложением пункта 1.3 b) выше

i) гарантировать благоприятные условия для транзита на участках международных транзитных маршрутов на своей территории и, в частности, устранять, по возможности, любые узкие места на этих дорогах и на границах государства, которые они пересекают, и облегчать движение транзитных потоков;

в связи с пунктом 1.3 d) выше

- i) обеспечивать, по возможности на совместной основе, соответствующее оборудование, регулярно учитывая при этом изменение требований в области дорожного движения и проверок;
- ii) обеспечивать достаточную численность сотрудников пограничных служб, имеющих необходимую подготовку и ресурсы для удовлетворения потребностей в области перевозок, и выполнение своих функций;
- iii) согласовывать часы работы пограничных и таможенных пунктов и контрольных органов;
- iv) проводить проверки в минимальные сроки и внедрять совместно с компетентными органами сопредельных стран согласованные процедуры проверки;
- v) заблаговременно уведомлять компетентные органы других государств о любых новых требованиях, касающихся пограничных проверок;
- vi) сокращать время задержек на границах в тех местах, где задержки имели место, с тем чтобы их продолжительность – в качестве общей цели – не превышала одного часа, и установить соответствующие цели по сокращению задержек в часы пик;

vii) предоставлять транспортным средствам, перевозящим скоропортящиеся пищевые продукты, или транспортным средствам, осуществляющим перевозки с применением соответствующего таможенного транзитного документа, приоритет – при пересечении ими границ – перед иными транспортными средствами, осуществляющими перевозки грузов;

в связи с пунктом 1.3 е) выше

i) что касается сборов с пользователей транзитных маршрутов или платы за проезд, взимаются только сборы для покрытия расходов, понесенных в результате строительства, технического обслуживания и модернизации этих дорог. Эта плата за проезд и сборы с пользователей взимаются, как правило, в случае автодорог, относящихся к самым высоким в техническом отношении категориям (автомагистрали, автодороги с разделенными проезжими частями, имеющие аналогичные характеристики, или – при отсутствии таких сетей – автодороги, используемые для международных и межрегиональных грузовых перевозок: дороги категории "Е" в Европе и аналогичные дороги на других континентах); в соответствующих случаях за использование этих упомянутых выше объектов инфраструктуры, плата за проезд и сборы с пользователей не должны взиматься совокупно за один и тот же участок дороги.

Статья 2

В. Согласование двусторонних соглашений в области международных автомобильных перевозок с обязательными положениями Нью-Йоркской конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 года²

2.1 В соответствии со своими обязанностями и обязательствами, возникающими в результате присоединения к Нью-Йоркской конвенции о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 года, Договаривающиеся стороны настоящим принимают на себя обязательство согласовать свои двусторонние/многосторонние соглашения в области транспорта с положениями Нью-Йоркской конвенции.

2.2 Согласование, указанное в пункте 2.1 выше, осуществляется с учетом, в частности, следующих правил:

а) в соответствии с третьим принципом, изложенным в преамбуле Конвенции, Договаривающаяся сторона, не имеющая морского берега, имеет свободный доступ к морю, с тем чтобы пользоваться свободой мореплавания на равных правах с прибрежной Договаривающейся стороной/прибрежным государством (государствами), являющимся (являющимися) Договаривающейся стороной Конвенции³;

б) [в соответствии с четвертым принципом, изложенным в преамбуле Конвенции, Договаривающаяся сторона, расположенная между морем и государ-

² Этот текст применяется к государствам – членам ЕЭК ООН, которые присоединились к Нью-Йоркской конвенции, но не присоединились к ВТО (Беларусь, Казахстан, Российская Федерация, Сербия, Узбекистан и Черногория), а также к взаимным отношениям между этими странами и другими странами, ратифицировавшими Нью-Йоркскую конвенцию, несмотря на то что они не являются при этом членами ВТО.

³ Ненужное исключить.

ством, не имеющим морского берега, предоставляет последнему, на основе взаимности, право свободного и неограниченного транзита, с тем чтобы оно могло свободно участвовать в региональной и международной торговле при всех обстоятельствах и в отношении всех видов товаров]⁴;

с) в соответствии со статьей 2 Конвенции свобода транзита применяется:

i) к международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом, осуществляемым транспортными средствами, зарегистрированными на территории другой Договаривающейся стороны;

ii) на используемых и взаимоприемлемых маршрутах для транзитных перевозок автомобильным транспортом обеих Договаривающихся сторон.

Кроме того, каждая Договаривающаяся сторона в соответствии со своими законами, правилами и постановлениями выдает разрешение на проезд по своей территории или доступ на эту территорию лицам, передвижение которых необходимо для транзитного движения транспортных средств другой Договаривающейся стороны;

d) свободный транзит, как он определен в четвертом принципе преамбулы Конвенции, применяется в соответствии со статьей 1 к Конвенции к любым транзитным перевозкам автомобильным транспортом, удовлетворяющим требованиям, изложенным в пункте с), при наличии или отсутствии перегрузки, складирования, дробления партии или смены вида транспорта, когда такой проезд является частью полного маршрута, начинающегося или заканчивающегося в пределах территории этой внутриконтинентальной Договаривающейся стороны и включает участок морской перевозки, предшествующий автомобильной перевозке или следующий после него;

e) в соответствии с принципом недискриминации, изложенным в статье 2 Конвенции, не делается никакого различия, основанного на месте происхождения, въезда, выезда или назначения или на каких-либо обстоятельствах, относящихся к собственности на товары или автотранспортные средства;

f) в соответствии с четвертым принципом, изложенным в преамбуле Конвенции:

i) транзитные товары, перевозимые автотранспортными средствами другой Договаривающейся стороны, не облагаются никакими таможенными пошлинами Договаривающейся стороной, территория которой используется для целей транзита;

ii) транспортные средства, зарегистрированные на территории Договаривающейся стороны и используемые в целях транзита, не облагаются Договаривающейся стороной, территория которой используется для целей транзита, специальными налогами или сборами, превышающими налоги или сборы, взимаемые с национальных транспортных средств;

g) в соответствии со статьей 3 Конвенции Договаривающаяся сторона, территория которой используется для целей транзита, может облагать транзитные перевозки сборами, предназначенными исключительно для покрытия расходов по надзору и административных расходов, связанных с таким транзитом. Ставки любых таких сборов должны в максимальной степени соответствовать расходам, на покрытие которых они предназначаются, и, при условии соблюде-

⁴ В случае неприменимости исключить этот пункт.

ния этого положения, сборы должны взиматься в соответствии с требованием о недопущении дискриминации, установленным в пункте е);

h) в соответствии со статьей 4 Конвенции Договаривающиеся стороны применяют к транзитным перевозкам на маршрутах:

- i) эксплуатируемых или управляемых государством;
- ii) эксплуатируемых или управляемых предприятиями или частными лицами в тех случаях, когда тарифы или сборы устанавливаются или регламентируются Договаривающейся стороной, и для использования которых взимаются данные тарифы или сборы.

Тарифы или сборы, которые, с учетом условий движения и соображений коммерческой конкуренции, должны быть разумными с точки зрения как их ставок, так и метода их применения.

Эти тарифы или сборы устанавливаются таким образом, чтобы максимально облегчать транзитные перевозки, и не должны превышать тарифов или сборов, применяемых Договаривающимися сторонами при перевозках через их территорию товаров стран, не имеющих выхода к морю.

i) в соответствии со статьей 5 Конвенции Договаривающиеся стороны, при необходимости в сотрудничестве с другими государствами, являющимися Договаривающимися сторонами Конвенции:

- i) применяют административные и таможенные меры, разрешающие свободные, непрерывные и постоянные транзитные перевозки, осуществляемые транспортными средствами другой Договаривающейся стороны;
- ii) используют упрощенную документацию и оперативные методы выполнения таможенных, транспортных и других административных процедур в отношении транзитных перевозок в течение всего транзита по их территории;

j) в соответствии со статьей 7 Конвенции Договаривающиеся стороны:

- i) принимают все меры к тому, за исключением случаев форс-мажорных обстоятельств, чтобы избежать задержек или ограничений транзитных перевозок;
- ii) если в случае транзитных перевозок возникают задержки или другие трудности, сотрудничают с другой Договаривающейся стороной и, в случае применимости, с другими государствами-участниками в целях их быстрого устранения;

к) в соответствии со статьями 11, 12 и 13 Конвенции каждая Договаривающаяся сторона пользуется упомянутыми в них изъятиями. Однако даже в случае чрезвычайных обстоятельств, упомянутых в Конвенции, принцип свободы транзита соблюдается в максимально возможной степени;

l) в соответствии с другими положениями Конвенции каждая Договаривающаяся сторона соблюдает иные обязательства и пользуется предусмотренными в них правами;

m) в соответствии со статьей 9 Конвенции применение вышеупомянутых принципов не исключает принятия соответствующими государствами-участниками более широких возможностей, чем те, которые обусловлены вышеупомянутыми принципами.

В этом отношении Договаривающиеся стороны учитывают статью V ГАТТ и пересмотренную Сводную резолюцию (СР.4) об облегчении международных автомобильных перевозок (документ ЕЭК ООН TRANS/SC.1/2002/4/Rev.4) и стремятся:

в связи с правилами неограниченного транзита, изложенными в четвертом принципе преамбулы Конвенции:

- i) устранять, в частности (статья V ГАТТ):
 - a. любую систему квот или разрешений;
 - b. любое обязательство⁵ перегружать грузы с автотранспортного средства одной договаривающейся стороны на перевозочное средство другой Договаривающейся стороны;
 - c. любое обязательство⁶ делить число транспортных операций или объем грузовых перевозок с национальными перевозчиками;
 - d. [любой запрет на движение в выходные дни или ночью];**

в связи с пунктом c) выше:

- i) обеспечивать благоприятные условия транзита на участках международных транспортных маршрутов на своей территории, устранять любые узкие места на этих дорогах и на границах государств, которые они пересекают, и облегчать движение транзитных потоков (Сводная резолюция);

в связи с последним подпунктом пункта c) выше:

- ii) регулярно рассматривать (Сводная резолюция) в рамках существующих правил и процедур возможности облегчения порядка выдачи виз профессиональным водителям и изучить возможность:
 - a. упрощения формальностей и ограничения количества и типов требуемых письменных документов;
 - b. сокращения сроков выдачи виз профессиональным водителям;
 - c. выдачи многократных въездных виз сроком действия **минимум** на один год;
 - d. принятия от признанных транспортных ассоциаций заявлений на выдачу виз для профессиональных водителей;

в связи с подпунктами g) и h) выше

- i) что касается сборов с пользователей транзитных маршрутов или платы за проезд, взимаются только сборы (Сводная резолюция) для покрытия расходов, понесенных в результате строительства, технического обслуживания и модернизации этих дорог. Эта плата за проезд и сборы с пользователей взимаются, как правило, только в случае автодорог, относящихся к самым высоким в техническом отношении категориям (автомагистрали, автодороги с разделенными проезжими частями, имеющие ана-

⁵ Если такое обязательство существует.

⁶ Если такое обязательство существует.

логичные характеристики, или – при отсутствии таких статей – автодороги, используемые для международных и межрегиональных перевозок грузов: дороги категории "Е" в Европе или аналогичные дороги на других континентах); в соответствующих случаях за использование этих упомянутых выше объектов инфраструктуры плата за проезд и сборы с пользователей не должны взиматься совокупно за один и тот же участок дороги;

в связи с подпунктами i) и j)

- i) обеспечивать соответствующее оборудование (Сводная резолюция), по возможности на совместной основе, с регулярным учетом изменения требований в области дорожного движения и проверок;
- ii) обеспечивать достаточную для удовлетворения потребностей в области перевозок численность сотрудников пограничных служб, имеющих необходимую подготовку и ресурсы для выполнения своих функций;
- iii) согласовывать часы работы пограничных и таможенных пунктов пересечения границ и контрольных органов;
- iv) проводить проверки в минимальные сроки и внедрять совместно с компетентными органами сопредельных стран согласованные процедуры проверок;
- v) заблаговременно уведомлять компетентные органы другой Договаривающейся стороны о любых новых требованиях, касающихся пограничных проверок;
- vi) сокращать время задержек на границах – в тех местах, где задержки имели место, – с тем чтобы их продолжительность – в порядке достижения общей цели – не превышала одного часа, и устанавливать цели по сокращению времени задержек в часы пик;
- vii) предоставлять транспортным средствам, перевозящим скоропортящиеся пищевые продукты, или транспортным средствам, осуществляющим перевозки с применением какого-либо таможенного транзитного документа, приоритет – при пересечении ими границ – перед другими транспортными средствами, осуществляющими перевозки грузов.

Статья 3

С. Согласование двусторонних соглашений в области международных автомобильных перевозок с обязательными положениями статей 124–132 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (Монтего-Бейская конвенция)⁷

3.1 В соответствии со своими обязанностями и обязательствами, возникающими в связи с присоединением к Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года (Монтего-Бейская Конвенция), Договариваю-

⁷ Настоящий текст применяется к государствам – членам ЕЭК ООН, которые присоединились к Монтего-Бейской конвенции, но не присоединились к ВТО (Беларусь, Босния и Герцеговина, Российская Федерация и Черногория), а также к взаимным отношениям между этими странами и другими странами, ратифицировавшими Монтего-Бейскую конвенцию, несмотря на то что они не являются при этом членами ВТО.

щиеся стороны берут на себя настоящим обязательство согласовать свои двусторонние/многосторонние соглашения в области перевозок с соответствующими положениями Конвенции, в частности с ее статьями 124–132.

3.2 Согласование, упомянутое в пункте 3.1. выше, осуществляется с учетом, в частности, следующих правил:

а) в соответствии со статьей 125 Конвенции, Договаривающаяся сторона, не имеющая выхода к морю, имеет право на доступ к морю и от него. С этой целью она пользуется свободой транзита по территории другой Договаривающейся стороны при условии соблюдения других статей Конвенции;

б) в соответствии со статьей 124 Конвенции свобода транзита применяется к транзиту:

i) грузов;

ii) автотранспортных средств, зарегистрированных на территории какой-либо Договаривающейся стороны;

iii) лиц с багажом, при условии что их перемещение должно производиться транзитом по территории другой Договаривающейся стороны, когда проезд через такую территорию с перегрузкой, складированием, разделением партии грузов или сменой вида транспорта или без них является лишь частью полного пути, начинающегося или заканчивающегося в пределах территории Договаривающейся стороны, не имеющей выхода к морю;

с) в соответствии со статьей 127 Конвенции:

i) транзитное движение не подлежит обложению никакими таможенными пошлинами и налогами или другими сборами за исключением сборов, взимаемых за конкретные услуги, оказываемые в связи с таким движением;

ii) транспортное средство, осуществляющее транзит, и другие средства, предоставляемые Договаривающейся стороной, не имеющей выхода к морю и используемые ею, не подлежат обложению налогами или сборами, превышающими те, которые взимаются за пользование транспортными средствами этой Договаривающейся стороны транзита;

д) в соответствии со статьей 130 Конвенции, Договаривающаяся сторона, территория которой используется в целях транзита, принимает все надлежащие меры с целью избежать задержек или других трудностей технического характера в транзитном движении. В случае возникновения таких задержек или трудностей компетентные органы обеих Договаривающихся сторон сотрудничают в целях их быстрого устранения;

е) в соответствии с другими положениями Конвенции каждая Договаривающаяся сторона соблюдает другие обязательства и пользуется предусмотренными в них правами;

ф) в соответствии со статьей 132 Конвенции применение вышеупомянутых принципов не препятствует установлению Договаривающимися сторонами более широких возможностей, чем те, которые обусловлены вышеупомянутыми принципами.

В том отношении Договаривающиеся стороны учитывают статью V ГАТТ и пересмотренную Сводную резолюцию (СР.4) об облегчении международных

автомобильных перевозок (документ ЕЭК ООН TRANS/SC.1/2002/4/Rev. 4) и стремятся:

в связи с положениями и условиями осуществления свободы транзита, упомянутой в статье 125 Конвенции:

- i) устранять, в частности (статья V ГАТТ):
 - a. любую систему квот или лицензирования;
 - b. любое обязательство⁸ перегружать грузы с автотранспортного средства одной Договаривающейся стороны на перевозочное средство другой Договаривающейся стороны;
 - c. любое обязательство⁹ делить число транспортных операций или объем грузовых перевозок с национальными перевозчиками;
 - d. [любой запрет на движение в выходные дни или ночью];

в связи с пунктом 3.2 b) iii) выше

- i) регулярно рассматривать (Сводная резолюция) в рамках существующих правил и процедур, возможность облегчения порядка выдачи виз профессиональным водителям и изучить возможность:
 - a. упрощения формальностей и ограничения количества и типов требуемых письменных документов;
 - b. сокращения сроков выдачи виз профессиональным водителям;
 - c. выдачи многократных въездных виз сроком действия минимум один год;
 - d. принятия от признанных транспортных ассоциаций заявлений на выдачу виз для профессиональных водителей;

в связи с пунктом 3.2 c) i) выше

- i) что касается сборов с пользователей транзитных маршрутов или платы за проезд, взимаются только сборы (Сводная резолюция) для покрытия расходов, понесенных в результате строительства, технического обслуживания и модернизации этих дорог. Эта плата за проезд и сборы с пользователей взимаются, как правило, только в случае автодорог, относящихся к самым высоким в техническом отношении категориям (автомострали, автодороги с разделенными проезжими частями, имеющие аналогичные характеристики, или – при отсутствии таких сетей – автодороги, используемые для международных и региональных перевозок грузов: дорога категории "Е" в Европе и аналогичные дороги на других континентах); в соответствующих случаях за использованием этих упомянутых выше объектов инфраструктуры плата за проезд и сборы с пользователей не должны взиматься совокупно за один и тот же участок дороги;

⁸ Если такое обязательство существует.

⁹ Если такое обязательство существует.

в связи с подпунктом 3.2 ii) выше

- i) обеспечивать соответствующее оборудование (Сводная резолюция), по возможности на совместной основе, с регулярным учетом изменений требований в области дорожного движения и проверок;
- ii) обеспечивать достаточную для удовлетворения потребностей в области перевозок численность сотрудников пограничных служб, имеющих необходимую подготовку и ресурсы для выполнения своих функций;
- iii) согласовывать часы работы пограничных и таможенных пунктов пересечения границ и контрольных органов;
- iv) проводить проверки в минимальные сроки и внедрять совместно с компетентными органами сопредельных стран согласованные процедуры проверок;
- v) заблаговременно уведомлять компетентные органы другой Договаривающейся стороны о любых новых требованиях, касающихся пограничных проверок;
- vi) сокращать время задержек на границах – в тех местах, где задержки имели место, – с тем чтобы их продолжительность – в порядке достижения общей цели – не превышала одного часа, и устанавливать цели по сокращению времени задержек в часы пик;
- vii) предоставлять транспортным средствам, перевозящим скоропортящиеся пищевые продукты, или транспортным средствам, осуществляющим перевозки с применением какого-либо таможенного транзитного документа, приоритет – при пересечении ими границ – перед другими транспортными средствами, осуществляющими перевозки грузов.

Статья 4

D. Согласование двусторонних соглашений в области международных автомобильных перевозок со Сводной резолюцией об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4)¹⁰

4.1 Договаривающиеся стороны, принявшие Сводную резолюцию об облегчении международных автомобильных перевозок (СР.4), разработанную под эгидой ЕЭК ООН, настоящим принимают на себя обязательство согласовать свои двусторонние/многосторонние соглашения в области автомобильных транзитных перевозок с положениями данной Резолюции.

4.2 Согласование, упомянутое в пункте 4.1 выше, осуществляется с учетом, в частности, следующих правил Сводной резолюции:

- а) без ущерба для других положений, упомянутых в принципах Сводной резолюции, свобода транзита предоставляется каждой Договаривающейся стороной:

¹⁰ Настоящий текст может применяться к взаимным отношениям между странами, которые не присоединились ни к ВТО, ни к Нью-Йоркской конвенции, ни к Конвенции Монтего-Бейской конвенции, а также к отношениям между этими странами, и теми, которые присоединились к вышеупомянутым международным инструментам.

- i) транспортным средствам, зарегистрированным на территории другой Договаривающейся стороны; и
 - ii) на основных международных автомагистралях, в частности на дорогах категории "Е" в Европе/аналогичных дорогах на других континентах¹¹ (пункт 1.2.1.11 Сводной резолюции). "Транзит" означает автомобильную перевозку грузов по территории одной из Договаривающихся сторон, которая не является ни страной погрузки, ни страной выгрузки грузов (пункт 4.1.5);
- b) Договаривающиеся стороны гарантируют благоприятные условия транзита на участках важнейших международных транспортных маршрутов на своей территории, устраняют любые узкие места на этих дорогах и на границах государств, которые они пересекают, и облегчают движение транзитных потоков (пункт 1.2.1.15);
- c) Договаривающиеся стороны не запрещают транзит и не обуславливают его такими мерами, как взимание транзитных сборов, пошлин (помимо сборов с пользователей и платы за пользование транспортной инфраструктурой), квоты (1.2.11) или разрешения (4.2.2);
- d) сборы с пользователей или плата за проезд, определенные в пунктах 1.1.1.5 и 1.1.1.6, могут взиматься для покрытия расходов, понесенных в результате строительства, технического обслуживания и модернизации дорог. Эта плата за проезд и сборы с пользователей взимаются, как правило, только в случае автодорог, относящихся к самым высоким в техническом отношении категориям (например, автомагистрали, автодороги с разделенными проезжими частями, имеющие аналогичные характеристики, или – при их отсутствии – автодороги, используемые для международных и межрегиональных грузовых перевозок: дороги категории "Е"); в соответствующих случаях за использование этих упомянутых выше объектов инфраструктуры плата за проезд и сборы с пользователей не должны взиматься совокупно за один и тот же участок дороги (1.2.1.7);
- e) в целях ограничения времени ожидания на осуществление формальностей и проверок на границах, Договаривающиеся стороны стремятся (1.2.1.5):
- i) обеспечивать соответствующее оборудование, по возможности на совместной основе, с регулярным учетом при этом изменения требований в области дорожного движения и проверок;
 - ii) обеспечивать достаточную для удовлетворения потребностей в области перевозок численность сотрудников пограничных служб, имеющих необходимую подготовку и ресурсы для выполнения своих функций;
 - iii) согласовывать часы работы пограничных и таможенных пунктов пересечения границ и контрольных органов;
 - iv) проводить проверки в минимальные сроки и внедрять, совместно с компетентными органами сопредельных стран, согласованные процедуры проверок;
 - v) заблаговременно уведомлять компетентные органы других Договаривающихся сторон о любых новых требованиях, касающихся пограничных проверок;

¹¹ Ненужное вычеркнуть.

- vi) сокращать время задержек на границах – в тех местах, где задержки имели место, – с тем, чтобы их продолжительность – в качестве общей цели – не превышала одного часа, и устанавливать цели по сокращению времени задержек в часы пик;
 - vii) предоставлять транспортным средствам, перевозящим скоропортящиеся пищевые продукты, или транспортным средствам, осуществляющим перевозки с применением какого-либо таможенного транзитного документа, приоритет – при пересечении ими границ – перед другими транспортными средствами, осуществляющими перевозки;
 - f) Договаривающиеся стороны, в рамках действующих правил и процедур, регулярно рассматривают возможность облегчения порядка выдачи виз профессиональным водителям и изучают возможность (1.2.1.6):
 - i) упрощения формальностей и ограничения количества и типов требуемых письменных документов;
 - ii) сокращения сроков выдачи виз профессиональным водителям;
 - iii) выдачи многократных въездных виз сроком действия **минимум** на один год;
 - iv) принятия от признанных транспортных ассоциаций заявлений на выдачу виз для профессиональных водителей;
 - g) Договаривающиеся стороны применяют принцип недискриминации, воздерживаясь от проведения различий в зависимости от гражданства или домицилия перевозчика и происхождения или пункта назначения транспортных средств, в частности в том, что касается положений о налогообложении, контроле и санкций (1.2.1.1);
 - h) Договаривающаяся сторона предоставляет на своей территории льготы перевозчикам другой Договаривающейся стороны, если ее собственные перевозчики пользуются эквивалентными льготами на территории этой Стороны (1.2.1.2);
- Договаривающиеся стороны оставляют за собой право приостанавливать предоставление отдельных льгот в отношении перевозчиков другой Договаривающейся стороны, если она не соблюдает принципы взаимности (1.2.1.3).
- i) каждая Договаривающаяся сторона может – при условии, что она не проводит никакого различия между автотранспортными средствами другой Договаривающейся стороны и транспортными средствами других стран, принявших принципы Сводной резолюции, и, что она не злоупотребляет упомянутыми ниже правами (1.2.1.14):
 - i) временно приостанавливать на конкретных участках важнейших международных транспортных маршрутов на своей территории осуществление права транзита автотранспортных средств при условии, что такое приостановление необходимо в целях обеспечения в стране общественного порядка, безопасности или здоровья людей;
 - ii) временно предписывать на конкретных участках важнейших международных транспортных маршрутов на своей территории любые объезды, необходимые в связи со строительством или техническим обслуживанием дорог, либо продиктованные исключительными обстоятельствами, обусловленными ситуацией в области дорожного движения;

iii) принимать решение относительно подходящего времени для конкретных маршрутов, по которым должны производиться перевозки крупногабаритных или тяжеловесных грузов и перевозки опасных грузов;

j) если Договаривающаяся сторона вводит периоды ограничения движения, ее компетентные органы стремятся согласовать эти периоды с периодами, введенными другой Договаривающейся стороной, и, в случае применимости, в сопредельных странах, и информирует другую Договаривающуюся сторону о любых изменениях, связанных с такими периодами в разумные сроки;

Статья 5

Заключительные положения

.....
