

*На правах рукописи*

**ДВОЙНЫХ Алексей Викторович**

**АКТУАЛЬНЫЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ СООБЩЕНИЙ ПО МАРШРУТУ  
«РОССИЯ – ЕВРОПА»**

Специальность 12.00.10 – Международное право. Европейское право

Автореферат  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Москва – 2012

Диссертация выполнена на кафедре международного права юридического факультета Российского университета дружбы народов.

**Научный руководитель:** доктор юридических наук, профессор  
**Копылов Михаил Николаевич**

**Официальные оппоненты:** доктор юридических наук, профессор  
**Малеев Юрий Николаевич,**  
профессор кафедры международного права Московского государственного института международных отношений (У) МИД России

кандидат юридических наук, доцент  
**Баталов Александр Александрович,**  
доцент кафедры международного права Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова

**Ведущая организация** Московский городской университет управления Правительства Москвы

Защита диссертации состоится «16» мая 2012 г. в 14 час. 00 мин. на заседании Диссертационного совета Д 212.203.21 при Российском университете дружбы народов и Всероссийской академии внешней торговли по адресу: 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, ауд. 347.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке Российского университета дружбы народов по адресу: 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6.

Автореферат диссертации разослан «\_\_\_» апреля 2012 г.

Ученый секретарь  
Диссертационного совета,  
кандидат юридических наук, доцент

Е.П.Ермакова

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Международный автотранспорт занимает важное место в мировой экономике. «Европейский вектор» в этом отношении приобретает все больший вес для российской экономики. К примеру, за январь – сентябрь 2011 г. объем контейнерных грузоперевозок по маршруту «Россия – Европа» вырос в три раза по сравнению с аналогичным периодом 2010 г.

Этим объясняется и тот факт, что 9 декабря 2011 г. в Париже состоялась Международная конференция на тему «Россия – Европа: перспективы формирования единого транспортного пространства». Конференция была нацелена на рассмотрение ключевых вопросов функционирования рынка грузовых и пассажирских перевозок в панъевропейском регионе в разрезе основных видов транспорта.

То есть активизация автотранспортного сообщения по указанному маршруту происходит в свете такого предполагаемого исторического события как формирование единого транспортного пространства.

Более вероятно, что действительно «единое» транспортное пространство в указанном формате если и возникнет, то в весьма отдаленном будущем.

На указанный процесс, кроме прочего, серьезное влияние оказывают такие факторы как вступление России в ВТО, начало функционирования с 1 июля 2011 г. Таможенного союза, а с 1 января 2012 г. – Единого экономического пространства между Россией, Беларусью и Казахстаном, переговоры о создании Общеευропейского экономического пространства (ОЕЭП) между Россией и Евросоюзом.

В этом плане для настоящей диссертации важна и такая информация: 17 июня 2012 г. вступает в силу Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 899 «О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным транспортом».

Указанным решением предусматривается, что уполномоченные экономические операторы, перевозчики, в том числе таможенные перевозчики, таможенные представители или иные заинтересованные лица представляют информацию в отношении ввозимых автомобильным транспортом товаров не менее чем за два часа до их ввоза на таможенную территорию Таможенного союза. В случае, когда ввозимые товары предполагаются к помещению под таможенную процедуру таможенного транзита в месте прибытия, заинтересованное лицо представляет предварительную информацию в информационную систему таможенных органов государства-члена Таможенного союза, на территории которого расположено место прибытия товаров и транспортных средств, в объеме сведений, установленных для транзитной декларации.

Очевидно то большое значение, которое приобретают в свете сказанного международно-правовые вопросы автотранспортных сообщений по маршруту «Россия – Европа». Их исследование должно основываться на следующем:

– международные автомобильные сообщения – одна из наиболее

динамично развивающихся подотраслей российской и мировой экономики;

– специфика международной автомобильной перевозки, в особенности – опасных грузов, требует тесного взаимодействия поставляющей, принимающей и транзитной сторон;

– присоединение России к ВТО и образование Таможенного союза и Единого экономического пространства ЕврАзЭС определяют серьезную корректировку сложившихся подходов в данной области как российских, так и иностранных партнеров.

Экономическая и правовая система Европейского Союза в целом и транспортная (автотранспортная) система, в частности, испытывают сегодня значительную напряженность. Этому аспекту все большее внимание уделяют как органы внешних сношений, так и ученые – юристы<sup>1</sup>.

**Степень разработанности темы.** Тема настоящей диссертации в современном контексте фундаментально не исследовалась в отечественной доктрине международного права и европейского права.

В 1998 г. С.П. Попова опубликовала статью по вопросам правового регулирования международных автомобильных перевозок в Евросоюзе. Это полезная работа в рамках рассматриваемой нами проблематики, но она ограничена региональными рамками Евросоюза.

Экономические условия деятельности российских автотранспортных предприятий на внешнем рынке подробно исследованы в соответствующих экономических трудах, в определенной мере представляющих интерес и для настоящего исследования. В частности, такое исследование в 2006 г. представил И.А. Цанев<sup>2</sup>.

А.А. Ивановым исследованы основные проблемы европейского транспортного права в целом<sup>3</sup>. Данный материал лишь частично посвящен европейскому автотранспортному праву. При этом не предпринималась попытка осветить международно-правовую специфику автотранспортных сообщений по маршруту «Россия – Европа».

Отрывочно, и в ином аспекте, затрагивает эту тему С.Н. Сухов в своей кандидатской диссертации 2007 г. и некоторых публикациях<sup>4</sup>, ссылаясь на внушительную школу юристов, специализирующихся на вопросах предупреждения, выявления, раскрытия и расследования преступлений в сфере криминального автобизнеса.

В 2010 г. А.О. Четвериков посвятил свою диссертацию вопросу о

---

<sup>1</sup> См.: Лукинов Д.А. Административно-правовое регулирование государственного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008; Семенов Д.В. Евразийские транспортные коридоры, проходящие по территории РФ: проблемы международно-правового регулирования // Евразийский юридический журнал. – 2011. – № 2 (33). – С. 17-22.

<sup>2</sup> Цанев И.А. Организационно-экономические аспекты обеспечения финансовой устойчивости транспортных предприятий, осуществляющих перевозки грузов. Автореф. дис. ... канд. экон. наук. М., 2006. С. 4.

<sup>3</sup> См.: Иванов А.А. Основные проблемы европейского транспортного права. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005.

<sup>4</sup> См.: Сухов С.Н. Типы преступных групп, специализирующихся на криминальных посягательствах на автотранспортные средства // Белкинские чтения. Памяти учителя: Сб. науч. статей / под ред. В.В. Бугая. – Ставрополь: Ставропольский филиал Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России, 2005. – С. 128-133.

либерализации трансграничных отношений между государствами-членами Евросоюза<sup>5</sup>. В данной работе исследуются общие, концептуальные вопросы региональных отношений внутри Евросоюза. В этом общем плане несомненный интерес для настоящей диссертации представляют работы и других известных российских ученых: М.М. Бирюкова, А.Я. Капустина, С.Ю. Кашкина, П.А. Калининченко, Б.Н. Топорнина, Л.М. Энтина, М.Л. Энтина и ряда других авторов<sup>6</sup>.

В 2012 г. Д.В. Семеновым защищена кандидатская диссертация «Международно-правовой режим транспортных коридоров», имевшая важное теоретическое значение для настоящей диссертации<sup>7</sup>.

Автор настоящей диссертации ограничивает свое исследование, во-первых, конкретной транспортной отраслью. Во-вторых, работа посвящена внешним связям государств-членов Евросоюза и России и их субъектов в данной области.

**Объектом исследования** являются отношения между Россией и европейскими государствами, между субъектами автотранспортных отношений в европейском регионе по поводу их взаимных прав, обязанностей и ответственности в обеспечении автотранспортных сообщений.

**Предметом исследования** являются международно-правовые и внутригосударственные правовые нормы, регулирующие трансграничные автотранспортные сообщения между Россией и европейскими государствами, а также транзитные перевозки такого рода в третьи государства (из третьих государств).

**Цели и задачи исследования.** *Целью* исследования является выявление и критический анализ опыта международно-правового (в том числе в рамках европейского права) регулирования трансграничных автотранспортных сообщений, перевозок людей и грузов между Россией и государствами-членами ЕС. Научное обобщение этого опыта и его анализ направлены на представление соответствующих рекомендаций по его использованию как ведомственными органами, так и отечественными юридическими и физическими лицами.

В соответствии с данной целью в работе решаются следующие *задачи*:

- определение и анализ основных принципов и направлений развития автотранспортных сообщений между Евросоюзом и Россией, требующих принятия адекватных мер по их защите от актов незаконного вмешательства;
- раскрытие особенностей международно-правового и государственного регулирования практических вопросов трансграничных автомобильных

---

<sup>5</sup> См.: Четвериков А.О. Правовое регулирование либерализации трансграничных отношений: опыт Европейского союза. Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2010.

<sup>6</sup> Бирюков М.М. Европейское право до и после Лиссабонского договора. – М.: Научная книга, 2010; Капустин А.Я. Европейский Союз: интеграция и право. – М.: РУДН, 2000; Кашкин С.Ю., Калининченко П.А. Россия и Европейский Союз на пути создания общего европейского правового пространства // СНГ, Россия и Европа: сборник статей. – М.: Юстицинформ, 2006; Топорнин Б.Н. Европейское право: Учебник. – М.: Юрист, 1998; Энтин Л.М. Право Европейского Союза. Новый этап эволюции: 2009 – 2017 годы. – М.: Аксиом, 2009; Энтин М.Л. В поисках партнерских отношений: Россия и Европейский Союз в 2004 – 2005 годах. – СПб.: Россия-Нева, 2006.

<sup>7</sup> См.: Семенов Д.В. Международно-правовой режим транспортных коридоров. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2011.

сообщений «Россия – Европа» с точки зрения возрастающих задач по обеспечению их безопасности;

- анализ специфики действия разрешительной системы в Европейском Союзе по вопросам выполнения трансграничных автомобильных сообщений и обеспечения их безопасности;

- выявление тенденций прогрессивного развития и кодификации норм европейского автотранспортного права и российского автотранспортного права в отношении грузовых автоперевозках опасных грузов;

- оценка основополагающих документов ЕС в контексте их применимости к «евро – российским» автотранспортным перевозкам в контексте их защиты от актов преступного посягательства;

- выработка предложений по совершенствованию международно-правового и национального регулирования обеспечения безопасности автотранспортных транзитных перевозок между РФ и государствами-членами ЕС.

**Методологическую и теоретическую основу** исследования составляют историко-правовой, формально-юридический, системно-структурный, сравнительно-правовой, диалектический, логический, статистический научные методы, метод сравнения и аналогий и метод обобщений.

Автор опирался на общетеоретические и специальные труды таких представителей российской науки международного права как: А.Х. Абашидзе, Э.М. Аметистов, Ю.Г. Барсегов, К.А. Бежашев, М.М. Бирюков, И.П. Блищенко, Г.М. Вельяминов, Г.В. Игнатенко, А.Я. Капустин, В.А. Карташкин, А.А. Ковалев, А.Л. Колодкин, Ю.М. Колосов, М.Н. Копылов, Э.С. Кривчикова, Н.Б. Крылов, В.И. Кузнецов, М.И. Лазарев, И.И. Лукашук, Е.Г. Ляхов, Ю.Н. Малеев, Ю.С. Ромашев, Ю.М. Рыбаков, А.Н. Талалаев, Ю.Н. Тихомиров, О.И. Тиунов, Б.Н. Топорнин, Г.И. Тункин, Н.А. Ушаков, Е.Т. Усенко, В.Н. Федоров, О.Н. Хлестов, С.В. Черниченко, А.О. Четвериков, Ю.М. Юмашев, Л.М. Энтин, М.Л. Энтин.

При написании работы автор использовал монографии и иные труды по международному публичному праву и европейскому праву ведущих представителей зарубежной юридической науки, таких как: Дж.М. Аврет, Дж. Аклесон, П.Р. Андреас, К. Арчер, У. Дж. Аугелло, М.У. Берцовици, Р. де Витт, Т. Диез, Л. Диплок, П. Икли, А.-Ш. Кисс, М. Кремона, В. Франко, И. Фэкон, Т.К. Хартли, М.Н. Шо и др.

Использованы соответствующие нормативно-правовые акты Российской Федерации, Европейского Союза и государств-членов ЕС, материалы международных коллоквиумов и конференций.

**Научная новизна исследования.** Диссертация является первым в отечественной науке комплексным монографическим исследованием актуальных международно-правовых вопросов автомобильных сообщений по маршруту «Россия – Европа» на современном этапе. Диссертант проводит самостоятельное комплексное исследование ситуаций, способов, отношений компетентных органов и эффективности источников международного (европейского) права в сфере регламентации автотранспортных сообщений

«Россия – Европа», предотвращения и пресечения преступных посягательств и других актов незаконного вмешательства (АНВ) в отношении таких сообщений.

Обосновано должное, по мнению диссертанта, толкование и применение действующих договоров, законодательных и подзаконных актов в данной области.

Выявлено соотношение норм права приграничных субъектов ЕС и права Евросоюза, характер прямого эффекта применимых нормативных правовых актов институтов ЕС в национальных правовых системах государств-членов по предмету диссертации. По новому поставлен вопрос о таможенных и иных процедурах на рассматриваемом автотранспортном маршруте, пограничном сотрудничестве и работе совместных органов, охране автотранспортных средств.

**Положения, выносимые на защиту.** Разработка темы исследования позволила автору сформулировать следующие *основные положения, выносимые на защиту*:

1. Правовое (международно-правовое) регулирование автотранспортных сообщений в Европе, в том числе – по маршруту «Россия – Европа» характеризует фрагментарность, слабо проявленное кодификационное начало. Применяемый отдельными членами ЕС обычай в данной области нарушает общий порядок. Нестабильность автотранспортных потоков создает нестабильность в правовом регулировании.

2. В соответствии с «Концепцией приграничного сотрудничества в Российской Федерации», которая исходит из единства и целостности территории и внутреннего рынка РФ и согласования общегосударственных интересов и интересов населения приграничной территории РФ, российская сторона должна настаивать на учете европейской стороной особенностей приграничных территорий РФ, в том числе, транспортных условий их развития.

3. Необходимо, чтобы все государства Европы, а также те другие государства, юридические и физические лица которых совершают автотранспортные операции и просто поездки в Европе, в равной мере применяли положения Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975 г. (Конвенция МДП).

4. Необходима «транстерриториальная» система безопасности, нацеленная на установление контроля на всем протяжении маршрута и, по возможности, принятия унифицированных мер безопасности. Этот вопрос требует скорейшего решения, предполагающего тесное сотрудничество правоохранительных органов пограничных государств и новый уровень политического взаимодействия в верхних эшелонах власти таких государств.

5. В соответствующих *двусторонних соглашениях* «въездной» аспект всегда решается. Но такие соглашения не всегда заключаются. В случае отсутствия такого соглашения (между рядом стран, не только в Европе, надобность в таких соглашениях считается что отпала) с конкретным пограничным государством заинтересованные иностранные перевозчики (а иногда и просто частные лица) могут в ряде случаев, заблаговременно запросив

соответствующие органы, приобрести разрешение непосредственно при въезде на пограничном переходе. Следует добиваться, чтобы это имело место в исключительных случаях.

6. На территории России при перевозке автомобилевозами и 45-футовых контейнеров действуют одинаковые требования для российских и для финляндских перевозчиков. Для соответствующих российских перевозчиков на территории Финляндии установлены дискриминационные требования, что снижает конкурентоспособность российских перевозчиков на данном сегменте рынка автоперевозок. Следует добиваться единообразия этих требований с обеих сторон.

7. Развязка взаимных автотранспортных узлов на маршруте «Россия – Европа», которых становится все больше, – в интересах обеих сторон. И механизм Смешанных комиссий – наиболее удобный для оценки того, в какой мере ситуация на конкретном участке созрела для подписания соглашения об использовании космической техники для целей автотранспортной навигации.

8. Следует внедрить в России такую важную тенденцию к «модернизации» таможенного законодательства ЕС в области транспортных сообщений как введение в действие общих норм, определяющих статус т.н. уполномоченных экономических операторов – «благонадежных» импортеров (экспортеров). Данным операторам таможенные органы позволяют в максимальной степени использовать упрощенные таможенные формальности, предусмотренные действующим законодательством Сообществ. Такими «благонадежными импортерами (экспортерами)» в России могли бы стать ведущие государственные автоперевозчики.

9. Назрела необходимость в подготовке проекта Федерального закона «О перевозке опасных грузов». Формально, в отношении именно автомобильного транспорта, такой закон существует, но важно, чтобы законодательство в общем порядке регламентировало данную сферу при любой перевозке, в том числе международной.

**Теоретическая и практическая значимость** результатов исследования определяется тем, что содержащиеся в нем выводы, предложения и рекомендации могут быть использованы:

- в совершенствовании правового (международно-правового) регулирования трансграничных автомобильных перевозок;
- в улучшении методов пограничного сотрудничества в вопросах трансграничных автомобильных сообщений;
- в совершенствовании работы Смешанных межгосударственных комиссий по вопросам трансграничного автотранспорта;
- в использовании космической техники для трансграничной навигации автотранспортных средств;
- в эффективном использовании опыта международных институтов в обеспечении безопасности международных автомобильных сообщений.

Диссертант стремится выявить все позитивное в российском и европейском транспортном праве, что способствует должной реализации интересов России при транспортных сообщениях по маршруту «Россия –



Европа». Соответствующий опыт правового регулирования может быть заимствован при решении аналогичных вопросов при трансграничных автомобильных перевозках в двусторонних транспортных отношениях России.

Теоретические положения, содержащиеся в диссертации, могут быть использованы в научно-исследовательской работе и в процессе преподавания различных учебных курсов, таких как «Международное право», «Европейское право», «Право международных договоров», «Международно-правовое регулирование иностранного туризма», «Общие проблемы международного права», «Международное транспортное право», в части характеристики развития отдельных отраслей.

**Апробация результатов диссертационного исследования.** Диссертационная работа выполнена на кафедре международного права юридического факультета Российского университета дружбы народов. Автор выступал с докладом на Всероссийской научно-практической конференции «Актуальные проблемы современного международного права», посвященной дню памяти И.П. Блищенко, проходившей в Москве 9-10 апреля 2010 г. в Российском университете дружбы народов. Основные положения диссертации, выводы, к которым пришел диссертант в результате исследования, нашли отражение в его научных публикациях, в том числе в рецензируемых изданиях ВАК. Положения диссертации используются в учебном процессе на юридическом факультете РУДН.

**Структура диссертации** обусловлена объектом, целью и задачами исследования. Работа состоит из введения, трех глав, подразделяющихся на параграфы, заключения и списка использованных документов и литературы.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **Введении** обосновывается актуальность избранной темы исследования, формулируются его цель и задачи, определяются объект и предмет исследования, раскрываются научная новизна и теоретико-методологические основы, формулируются основные выводы и положения, выносимые на защиту, раскрываются практическая значимость исследования и апробация его результатов.

**Глава 1 «Общие международно-правовые вопросы трансграничных автомобильных сообщений»** содержит три параграфа, из которых §1.1 посвящен понятийно-терминологическим аспектам темы. Прежде всего, это термин «*безопасность автотранспортных сообщений*», который используется в двух значениях: в техническом смысле, как безопасность собственно дорожного движения (*safety* – англ.), и в смысле предотвращения и пресечения актов незаконного вмешательства, совершаемых с помощью силы или угрозы применения насилия (*security* – англ.).

Исследованы также определения следующих терминов: трансграничная перевозка; исполнительный орган (компетентный орган); государство экспорта; государство импорта; государство транзита; незаконный оборот; перевозчик; перевозка международная; перевозка регулярная; перевозка маятниковая;

перевозка нерегулярная.

Диссертант отмечает, что указанные определения следует внимательно сравнивать с соответствующими определениями, содержащимися в законах (подзаконных актах) соответствующих государств, которые не всегда идентичны в этом плане с определениями, содержащимися в соответствующем международном договоре.

В §1.2 «Источники правового регулирования трансграничных автомобильных сообщений «Россия – Европа» особое внимание уделено источникам европейского права. К их числу диссертант относит не только учредительные договоры, заключенные государствами-членами ЕС, но также многочисленные регламенты и директивы институтов ЕС, которые устанавливают права и обязанности для государств-членов ЕС и непосредственно для их граждан (с 1993 г. – также граждан ЕС). Единообразное толкование этих документов для всех государств, входящих в ЕС, обеспечивает судебная практика Суда Европейского Союза. Решения последнего являются одним из главных источников европейского права.

В первую очередь диссертант проанализировал комплекс норм европейского транспортного права (ЕТП), регулирующих деятельность автомобильного транспорта в Европе. При этом подчеркнута особенность взаимодействия в данной сфере норм *первичного* ЕТП, и норм *вторичного* ЕТП. Подчеркнуто, что первичное и вторичное право ЕС вместе составляют комплекс норм коммунитарного права, обладающих верховенством над нормами внутригосударственного (оно же в данном случае – субсидиарное) права, обладая прямым действием на территории государств-членов.

Государства-члены ЕС заключают «традиционные» международные договоры для целей эффективной реализации норм первичного ЕТП и вторичного ЕТП по вопросам, кроме прочего, транспорта. В данном случае устоялась терминология «дополнительное европейское право». При этом верховенство норм первичного права ЕС действует не только в отношении вторичного права, но и дополнительного права. То есть положения международного договора в данном случае не могут противоречить учредительным договорам Сообществ, ЕС.

Диссертант отмечает также, что на практике вся эта правовая система направляется многочисленными (более двух десятков) организациями как универсального характера (Международная федерация экспедиторских ассоциаций – ФИАТА, Международный союз автомобильного транспорта – МСАТ), так и регионального европейского (Комитет по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН – КВТ ЕЭК ООН, Европейская конференция министров транспорта – ЕКМТ).

Автор раскрывает особенности толкования и применения норм, содержащихся в международных договорах по исследуемой им проблематике, выделяя среди них Женевскую конвенцию УНИДРУА – ЕЭК ООН о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г. и Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 г. При этом особо подчеркивается, что на вопросы безопасности при

автоперевозках (особенно грузовых) непосредственно влияет характер проверок на общих границах соответствующих государств.

Диссертант отмечает, что транспортные конвенции не могут регулировать многочисленные практические вопросы организации и осуществления международных перевозок грузов и пассажиров на территории государств.

Акцентировано также внимание на том, что со вступлением в силу Лиссабонского договора 2007 г. возникла качественно иная правовая ситуация в ЕС, которая требует новой оценки и по теме настоящего исследования.

Анализируя особенности действия в данной сфере национальных правил, диссертант кратко оценивает также применимое законодательство России, подчеркивая, что особого внимания требуют отдельные случаи принятия соответствующих правил субъектами Российской Федерации, которые правомочны заключать соглашения по вопросам пограничного сотрудничества.

§1.3 – «Принципы международного сотрудничества по вопросам трансграничных автомобильных сообщений «Россия – Европа». По оценке диссертанта, на «внешних границах» ЕС принимаются достаточно строгие меры в отношении автотранспортных передвижений. Но и на «внутренних границах» (между государствами-членами ЕС) эти меры становятся все более необходимыми. «Европейский автокаботаж», как стало очевидным, способствует активизации противоправного посягательства на автотранспорт (в том числе терроризма), и просто использования в противоправных целях (наркотрафик, как частный случай).

В этом плане, по мнению диссертанта, следует полагаться на Европейский парламент, который, как известно, стал играть активную роль в решении европейских транспортных вопросов.

Диссертант отмечает возникающие иногда судебные тяжбы между Комиссией и Советом ЕС относительно права вести переговоры и заключать соглашения об автотранспорте с третьими странами. Диссертант полагает, что основания для таких тяжб исчезли с принятием Лиссабонского договора 2007 г., согласно которому ЕС теперь вправе вести соответствующие переговоры и заключать необходимые договоры.

Краткому анализу подвергнуты в данном параграфе применимые принципы приграничного сотрудничества. Диссертант поддерживает позицию одного из отечественных (и ряда иностранных) авторов в том, что *маршрутам* трансграничных потоков необходима «транстерриториальная» система безопасности, нацеленная на установление контроля *над всем маршрутом*.

**Глава 2 «Правовое регулирование трансграничных автомобильных сообщений «Россия – Европа»** открывается §2.1, в котором раскрывается разрешительная система автотранспортных сообщений (передвижений) по территории государств. Указанная система закреплена во всех двусторонних соглашениях об автотранспортном сообщении в Европе.

Строго говоря, разрешений два. Одно из них выдается компетентными органами страны, из которой намечен выезд (в данном случае – из России). Диссертант выступает категорически против встречающейся практики выезда в

иностранное государство без получения такого «выездного разрешения». Поскольку в этом случае со стороны «выездного государства» отсутствует должный контроль за наркотрафиком, возможными актами готовящегося террора и иными противоправными намерениями с использованием автотранспортных средств на иностранной территории.

Второе разрешение (на въезд) выдают компетентные органы страны въезда, проезда транспортного средства.

Соответствующие *двусторонние соглашения* не всегда заключаются. Между рядом стран надобность в них отпала. Заинтересованные иностранные перевозчики (иногда и частные лица) могут заблаговременно запросить соответствующие органы приобрести разрешение непосредственно при въезде на пограничном переходе. Такая практика более типична для Европы и не внедряется как общее правило в других регионах и сокращается в Европе. Диссертант выступает против такой практики.

В России компетентным органом, выдающим разрешение на перевозку на иностранную территорию, является Министерство транспорта РФ.

Для Европы специфична «параллельная» система выдачи т.н. *разрешения ЕКМТ* (Европейской конференции министров транспорта) на международные грузовые перевозки. Оно представляет собой многоразовое разрешение, которое выдается профессиональному автомобильному перевозчику на право в течение установленного периода совершить *неограниченное число поездок* с целью перевозки грузов между пунктами, расположенными на территории стран-членов Европейской конференции министров транспорта.

Но соответствующий перевозчик обычно не может получить его непосредственно от Европейской конференции министров транспорта и «автоматически» воспользоваться им. Так, в России Департамент автомобильного транспорта Минтранса осуществляет «сбор заявок» на разрешения ЕКМТ. А в последующем распределяет их и выдает конкретным перевозчикам в зависимости от ситуации. Собственно, и позиция Европейской конференции министров транспорта в данном вопросе складывается «в зависимости от ситуации», на основании представленных заявок. Как полагает диссертант, решение данного вопроса в России соответствует европейским стандартам и отвечает задачам обеспечения безопасности автоперевозок.

В §2.2 «Организация перевозок специфических видов грузов, требования к водителям автотранспортных средств» речь идет, в основном, о перевозке опасных грузов автотранспортом, к чему проявляют особое внимание преступные элементы. Комитетом экспертов по перевозке опасных грузов при ООН был разработан проект Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), который стал действующим Соглашением 29 января 1969 г.

Как отмечается в диссертации, практика (особенно практика задержания не имеющих соответствующего удостоверения автотранспортных средств и водителей) свидетельствует о том, что не всегда требования данного Соглашения соблюдаются. По мнению диссертанта, существующие в этом плане резервы для ужесточения необходимого порядка должны найти

отражение, прежде всего, в подзаконных актах, желательно – унифицированных по всей Европе. Тогда появится возможность если не исключить, то максимально уменьшить число случаев проникновения автотранспортных средств на иностранную территорию с нарушением установленных требований.

Это проникновение нельзя квалифицировать как противоправное, если при запросе разрешения непосредственно на пограничном пункте пропуска такое разрешение получено.

Но в любом случае изначально должны приниматься необходимые меры в пункте отправления опасного груза (контроль на границе можно миновать или вообще обойти). В этом плане диссертант проводит анализ российской практики, предлагая ввести необходимые дополнения в некоторые законодательные и подзаконные акты. Это важно потому, что активно развиваются комбинированные (смешанные) перевозки, которые предполагают совпадающие меры безопасности при любой транспортировке.

В пределах автотранспортного маршрута действуют, прежде всего, общие (универсальные) требования к водителям соответствующих автотранспортных средств, занятых в международных (трансграничных) сообщениях.

В рамках Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН при участии МОТ в целях повышения безопасности дорожного движения и регламентации некоторых условий труда при выполнении международных автомобильных перевозок, было подготовлено Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) от 1 июля 1970 г.

Принятая в 1991 г. поправка к Соглашению предусматривает обязательное наличие на автотранспортных средствах, выполняющих международные перевозки грузов и пассажиров, механических контрольных устройств (тахографов), которые обеспечивают регистрацию времени управления членами экипажа транспортным средством, времени отдыха, скорости движения, пройденного расстояния и других параметров.

Водители, имеющие тахографы, могут полностью или частично освободиться от заполнения *личной контрольной книжки*. (В настоящее время все российские транспортные средства, следующие «по европейскому направлению», имеют тахографы.)

Не все государства-члены ЕС являются участниками данного Соглашения, но число их постоянно растет.

Как полагают специалисты Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ), бесполезно ожидать, что водители из других стран будут знать все различия в правилах дорожного движения в различных государствах. Неприемлемо и то, что методы работы полиции на дорогах столь сильно различаются в различных странах.

Всеобщей поддержки заслуживает акцент на том, что следует всемерно способствовать согласованному применению Венской конвенции по дорожному движению 1968 г. и связанных с ней соглашений. Необходимо проводить кампании по борьбе с потреблением спиртного за рулем, а также

внедрять методы выявления водителей, находящихся под воздействием наркотиков, и применять против них соответствующие санкции.

Полагаем, что полезную инициативу проявил МСАТ в отношении первоначального обучения и переподготовки водителей, работающих по найму, как средства повышения безопасности на дорогах.

При перевозке «специфических видов грузов» все сказанное должно неукоснительно соблюдаться. Кроме того, каждый водитель должен обладать полной информацией о характере перевозимого им груза, порядке безопасного обращения с ним, умения должным образом строить отношения с сопровождающими груз лицами и владеть элементарными навыками правомерного противодействия актам противоправного (преступного) посягательства на груз. Учитывая международно-правовую особенность автомобильных сообщений по маршруту «Россия – Европа» все сказанное желательно максимально полно отрегулировать в договорном порядке, где сторонами соответствующих договоров могут быть как «Евросоюз – Россия», так и «конкретные государства-члены Евросоюза – Россия».

В §2.3 «Пограничные / таможенные формальности, административные процедуры» автор, прежде всего, раскрывает особенности ряда международных таможенных систем, применяемых в Европе в зависимости от региона с различным оформлением таможенных документов. Как результат, отмечает он, в ходе международной автомобильной перевозки грузов и пассажиров автопоезд пересекает несколько государств, которые на своей территории применяют свои национальные системы таможенного контроля и таможенные процедуры.

Подчеркивая положительность того факта, что в Европе нередко таможенные процедуры сочетаются с проверками на предмет обеспечения безопасности перевозок, диссертант предлагает не абсолютизировать факт заключения Бельгией, Нидерландами, Люксембургом (Бенилюкс), ФРГ и Францией межправительственного *Соглашения о постепенной отмене проверок на общих границах* 1985 г. Данное Соглашение предусматривает и меры в обратном направлении: «Стороны усиливают сотрудничество между своими таможенными и полицейскими органами, прежде всего, в области борьбы с преступностью... Для этого, при соблюдении своего внутреннего законодательства, Стороны предпринимают шаги по улучшению обмена информацией и по его усилению в том, что касается сведений, представляющих интерес для других Сторон в области борьбы с преступностью...» (ст. 9).

Как полагает диссертант, внутри Единого экономического пространства (ЕЭП) ЕврАзЭС также должны действовать такие обязательства.

Следует также заимствовать европейский опыт установления исключительной компетенции государств-членов ЕС в том, что касается ввоза на территорию государства-члена ЕС и вывоза с его территории, а также транзитом: оружия и боеприпасов; товаров военного назначения. Данные вопросы, связанные с важными аспектами секретности, не могут носить открытый характер.

В этом плане диссертант поддерживает такую тенденцию к

«модернизации» таможенного законодательства ЕС как введение в действие общей нормы, определяющей статус т.н. уполномоченных экономических операторов (*Authorized Economic Operators*) – «благонадежных» импортеров (экспортеров). Данным операторам таможенные органы позволяют в максимальной степени использовать упрощенные таможенные формальности, предусмотренные действующим законодательством Сообществ. Диссертант полагает, что такими «благонадежными» импортерами (экспортерами) могли бы стать, в первую очередь, ведущие государственные автоперевозчики.

Сомнительным представляется диссертанту введение на территории ЕЭП ЕврАзЭС европейской практики в том, что *любое* решение, принятое таможенным органом государства-члена, имеет силу на всей территории ЕС. Ситуация с преступными группами на территории государств-участников ЕврАзЭС не способствует этому.

Применительно к теме диссертации, как полезный опыт диссертант отмечает заключение таможенными службами граничащих государств договоров о взаимной помощи, а также повышение одностороннего внимания правоохранительных органов государств к административным формальностям в данной сфере. Важный момент, по мнению диссертанта, выделяет в данном вопросе В.В. Войников, настаивающий на совместном мониторинге любых угроз безопасности на границах как внутри, так и вне ЕС<sup>8</sup>.

Внимание автотранспортников и юристов привлекло Решение Комиссии Таможенного союза ЕврАзЭС от 8 декабря 2010 г. № 485 «О проекте Соглашения об осуществлении транспортного (автомобильного) контроля на внешней границе Таможенного союза». Данный проект вобрал в себя достижения правовой мысли как в контексте общих международно-правовых вопросов деятельности автотранспорта, так и в условиях Таможенного союза ЕврАзЭС, нового международного института.

Важнейшее значение в данной сфере (на территории Таможенного союза), по мнению диссертанта, приобретает Таможенный кодекс Таможенного союза ЕврАзЭС, положения которого предстоит гармонизировать с правилами, действующими на территории ЕС с целью их последующей унификации.

§2.4 «Смешанные межгосударственные комиссии по вопросам трансграничного движения автотранспорта». Как уже отмечалось, *для реализации* межправительственных соглашений о международном автомобильном сообщении соответствующими сторонами создаются Смешанные комиссии (СК). Этот факт представляется диссертанту весьма прогрессивным в современных международных отношениях (не только автотранспортных). В создании и работе таких комиссий, учерждаемых различными государствами, много общего и особенного. В частности, каждая автотранспортная Смешанная комиссия работает в особой экономико-политической ситуации. Но существуют типовые элементы в их компетенции,

---

<sup>8</sup> См.: Войников В.В. Правовые аспекты управления общими границами России и ЕС // Перспективы развития отношений между Россией и ЕС: право, политика, энергетика. – СПб.: Россия-Нева, 2008. – С. 132-136.

которые позволяют, как полагает диссертант, предложить заключение Европейской конвенции о смешанных автотранспортных комиссиях.

**Глава 3 «Перспективные направления прогрессивного развития правового регулирования трансграничных автомобильных сообщений «Россия – Европа»** открывается §3.1. «Единые стандарты инфраструктуры международного автомобильного движения и грузоперевозок». Указанные стандарты содержатся в Европейском соглашении о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 г. и Европейском соглашении о важнейших линиях международных перевозок и соответствующих объектов (СЛКП) от 1 февраля 1991 г. Многочисленные «технические стандарты» данных соглашений направлены на развитие дорожной инфраструктуры в целях повышения безопасности на дорогах в соответствии с текущими и будущими потребностями. Последние предусматривают появление улучшений в области *безопасности дорожного движения* в результате *применения спутниковых систем контроля и управления* дорожным движением.

Важнейшим элементом рассматриваемой здесь «инфраструктуры» является режим пограничных пространств. Некоторые исследователи сомневаются в целесообразности употребления понятия «пограничная безопасность», предлагая использовать вместо него получивший распространение в странах ЕС термин «пограничный менеджмент». Такое словосочетание, как полагает А. Макарычев, смещает акцент на отсутствие чрезвычайности, постулирует заурядность, обыденность пограничных проблем, необходимость отказа от абсолютизации интересов безопасности при их решении (*desecuritisisation*)<sup>9</sup>. Диссертант соглашается с тем, что подобное «смещение акцента» недопустимо в контексте возрастания опасности для трансграничных автомобильных перевозок. Равным образом, в контексте указанной ситуации, недопустимо, во всяком случае – преждевременно, развивать концепцию стирания межгосударственных границ, которые якобы являются ненужными барьерами, мешающими нормальному трансграничному сообщению и развитию приграничных районов.

Важнейшее место в рассматриваемом вопросе занимают проблемы транснациональной преступности и незаконной миграции. Чтобы избежать задержек пограничники и таможенники вынуждены проверять основную часть (в странах ЕС – более 90%) людей и грузов *менее тщательно, чем это требуется* для полноценного контроля. Вероятность задержания наркотиков и других видов контрабанды на границах с интенсивным трансграничным потоком минимальна. Поэтому контрабандисты предпочитают ввозить нелегальные товары, особенно крупные партии, не в обход пунктов пропуска (что увеличивает время и расходы и грозит практически неминуемым арестом при обнаружении), а через них.

По мнению диссертанта, следует приветствовать наметившуюся тенденцию использовать на границе новейшие технические средства. В

<sup>9</sup>См.: Макарычев А. Безопасность: трудности перевода? URL: <http://www.eurasianhome.org/xml/t/expert.xml?lang=ru&nic=expert&pid=768> (дата обращения: 14.02.2012).



настоящее время этот набор включает в себя беспилотные летательные аппараты, системы спутникового наблюдения, инфракрасные и сейсмические датчики, тепловые сенсоры, сканирующие устройства, газоанализаторы. На внедрение подобных средств сделана ставка в странах ЕС.

Несмотря на значительные финансовые затраты, которые влечет за собой внедрение необходимой техники, эту тенденцию, по убеждению диссертанта, следует поддержать, внедрять России и другим участникам ЕЭП ЕврАзЭС, по крайней мере – в европейском направлении. При этом при всей сложности решения такого вопроса, следует ориентироваться на возможность создания «транстерриториальной» системы безопасности. Такая система должна быть нацелена на установление контроля над всем маршрутом трансграничных потоков, обобщение всей доступной информации о путешественниках и мигрантах.

Следует также четко определить отношение к требованию Женевской конвенции УНИДРУА – ЕЭК ООН о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г., согласно которому если отправитель передает перевозчику *опасные грузы*, он должен указать точно характер представляемой этими грузами опасности, а также, если нужно, указать необходимые предосторожности, которые следует предпринять. *Опасные грузы, о характере которых перевозчик не был осведомлен, могут быть в любой момент и в любом месте выгружены, уничтожены или обезврежены перевозчиком без всякого возмещения убытков за них*; отправитель является, кроме того, ответственным за все расходы и убытки, вызванные передачей этих грузов для перевозки или их перевозкой (ст. 22).

По мнению диссертанта, это требование справедливо, как и положение о том, что если при выполнении перевозки последовательно несколькими перевозчиками невозможно установить, кто из перевозчиков должен нести ответственность за ущерб, сумма возмещения распределяется между всеми перевозчиками пропорционально части платы за перевозку, предназначенной каждому из них (ст. 36, 37).

§3.2 «Проблемы спутниковой автонавигации и защиты трансграничных автомобильных сообщений от противоправного посягательства». Несмотря на еще используемую здесь американскую систему GPS, ряд проблем связан, в основном, с наметившейся конкуренцией программ российской ГЛОНАСС и европейской Галилео.

В 1999 г. Совет Европы одобрил директивы для переговоров по соглашению с Россией относительно спутниковой навигации (Галилео / ГЛОНАСС). Дискуссии возобновились в 2003 г. в контексте Общеввропейского экономического пространства (ОЕЭП), которое обе стороны намеревались установить. Одной из объявленных целей такого «космического диалога», который был продолжен в 2006 г., являлось заключение соглашения Галилео – ГЛОНАСС. К сожалению, новый раунд переговоров был прерван.

Эти аспекты объективны, и представляется преждевременным в настоящее время выстраивать правовую модель указанного сотрудничества в

коммерческом плане, пока сторонами не решены соответствующие политические и экономические проблемы.

Более актуальным является использование космических (спутниковых) средств для борьбы с противоправным посягательством на автотранспорт и перевозимых на нем людей и имущество. В этом плане диссертант для наглядности приводит информацию о конкретной действующей в данной сфере отечественной спутниковой охранно-поисковой и мониторинговой системе «ТРИТОН». Зона действия комплекса: по измерению координат, скорости и азимута движения с привязкой ко времени – глобально (весь мир); в зоне покрытия сети GSM (Россия, Европа и др.); по каналу связи GLOBALSTAR – глобально. Интерес могут представлять и конкретные особенности системы. Очевидно, что системы, подобные этой (не обязательно ориентироваться только на систему «ТРИТОН») значительно облегчают, ускоряют решение задач, способствуя, кроме прочего, развязке взаимных автотранспортных узлов на маршруте «Россия – Европа», которых становится все больше.

Механизм Смешанных комиссий представляется диссертанту наиболее удобным для оценки того, в какой мере ситуация на конкретном участке созрела для подписания соглашения об использовании космической техники для целей обеспечения безопасности автотранспортной навигации.

Необходимые договоренности в данном случае могут носить межгосударственный, межправительственный или межведомственный характер.

Полезными в этом плане могут быть ряд международных договоров, прежде всего, Женевская конвенция УНИДРУА – ЕЭК ООН о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г.; Женевский протокол 1978 г. к Женевской конвенции УНИДРУА – ЕЭК ООН о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. и Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) 1957 г.

Диссертант отмечает необходимость тесного взаимодействия (комплексного подхода) транспортных организаций с органами внутренних дел, общественной безопасности и оборонными ведомствами в целях борьбы с терроризмом и другой организованной преступностью на автомобильном транспорте.

Вместе с тем, он подчеркивает, что нереально быстро обеспечить безопасность международного автотранспорта на всем «европейском направлении». Как он полагает, вначале следует наладить эффективный обмен информацией о лицах, представляющих оперативный интерес и направляющихся на территорию сопредельного государства.

Отмечая важность соответствующих законодательных и правоприменительных мер, диссертант выступает в пользу «параллельного» принятия международным автоперевозчиком, не переходя допустимых границ, средств «собственной безопасности».

По убеждению диссертанта, главный упор в противодействии преступности на автотранспорте, в том числе терроризму, необходимо делать на ее предупреждении. Наряду с правоохранительными органами, в этом

должны участвовать иные государственные, а также негосударственные структуры, без которых эта работа не даст ожидаемых результатов.

Как считает диссертант, присоединяясь к мнению одного из российских специалистов, в данной области российские правоохранительные органы должны ориентироваться на тот общий правовой режим, который сложился в ЕС.

В целом, по оценке диссертанта, правоохранительная система в ЕС в данной сфере отлажена относительно, что проявляется, кроме прочего в игнорировании отдельными государствами-членами ЕС европейского ордера на арест, в отказе от экстрадиции собственных граждан.

В §3.3 «Повышение экологической чистоты автотранспортных сообщений» диссертант освещает данную проблематику потому, что, во-первых, сам автотранспорт является источником повышенной экологической опасности. Внимание к экологической чистоте автомобильного транспорта заметно повышается. В Европе оно, как это не звучит странно, выше, чем в остальных регионах мира во многом за счет наиболее интенсивных трансграничных сообщений.

В России в настоящее время ситуация усугубляется вследствие возрастающего ввоза в страну подержанных и устаревших автомобилей из стран Европы и Азии. Как правило, это автомобили, которые по экологическим показателям не могут использоваться в этих странах. Преступные элементы наиболее активно взялись осваивать этот канал, приносящий прибыль, и нередко сопротивляются любым проверкам на предмет экологической чистоты их товара.

Диссертант отмечает, что поскольку европейские экологические стандарты по автотранспорту не снизились, расширение автотранспортного потока «Россия – Европа» требует подчинения этого потока европейским стандартам. Другого выхода нет.

Из этого должны исходить и пограничные субъекты РФ, часть которых самостоятельно решает отдельные экологические вопросы, касающиеся автотранспорта, не рассчитывая на федеральный центр.

§3.4 «Роль международных институтов в регламентации международных автомобильных сообщений в Европе». Решения международных организаций существенно влияют на соответствующие сферы международных отношений, а в европейском регионе «автотранспортный аспект» деятельности международных организаций занимает в этом плане заметное место.

Наибольшее значение для развития международных автомобильных перевозок имеет деятельность Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН (КВТ ЕЭК ООН), Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ), Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) и Международной федерации экспедиторских ассоциаций (ФИАТА).

Диссертант отмечает также, что стремление европейских государств к экономической интеграции и всемерному развитию взаимной торговли и экономических связей в послевоенные годы привело к разработке в 1959 г. т.н.

системы TIR (*Transports Internationaux Routiers*) – системы международных дорожных перевозок (МДП). Соответствующая Конвенция о МДП (о ней упоминалось выше) была принята под эгидой ООН, и ее реализация была поручена МСАТ. Суть системы МДП заключалась в организации международных транзитных перевозок без таможенного досмотра от станции отправки до станции назначения. Система МДП была основана на сложной гарантийной системе, которая позволяла свести к минимуму расходы транспортных операторов и внешнеторговых организаций, обеспечивая при этом собираемость таможенных сборов.

В последние годы принято решение значительно усилить контроль над деятельностью системы МДП со стороны государственных органов, национальных ассоциаций и МСАТ. Рост использования автомобильных перевозок в экспортно-импортных операциях РФ неизбежно привел к попыткам использования этой высокоэффективной системы криминальными структурами, как в России, так и за ее пределами. Сказались также недостаточная проработанность договорно-правовой базы, неурегулированность таможенно-пограничных споров между бывшими республиками СССР, деградирующая техническая база.

Все это создало благоприятную питательную среду для взрывоопасного роста правонарушений в течение последних 2-3 лет. При этом использовался широкий круг криминальных схем при прохождении через границы России грузов МДП – от сознательного занижения стоимости декларируемых товаров и использования подложных инвойсов, до выдачи соответствующих разрешений (Карнет TIR) несуществующим фирмам или фирмам-«однодневкам», которые ликвидировались после пересечения грузом границы. Ущерб от таких операций оценивается миллионами долларов США.

Для предотвращения наиболее неблагоприятных сценариев развития событий, руководство МСАТ совместно с Государственным Таможенным Комитетом (ГТК), Министерством транспорта РФ, Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) разработали программу конкретных совместных действий по борьбе с криминалом. Однако два года, прошедшие со дня подписания соответствующего меморандума и соглашений показывают, что, несмотря на некоторые временные улучшения, российская и международная преступность продолжают серьезно подрывать действие системы МДП. Это затрагивает финансовые интересы государства, а также добросовестных частных компаний, вовлеченных в систему международных автомобильных перевозок. При этом, как показал недавний опыт на северо-западе России, представители правоохранительных органов, которые призваны бороться с этим злом, не оказались готовыми противостоять возникшей криминальной ситуации. В ряде других случаев допускались проявления халатности или отсутствие должной инициативы в преследовании правонарушителей.

Диссертант считает положительным тот факт, что в сложившейся ситуации МСАТ, в том числе его Постоянное представительство в Москве, намерен усилить работу со своими партнерами в России, содействовать принятию

двусторонних и многосторонних скоординированных мер, в том числе на высоком правительственном уровне.

В **Заключении** диссертантом сделаны выводы по теме исследования и представлены соответствующие рекомендации.

**Основные результаты диссертационного исследования отражены в следующих публикациях автора:**

*Статьи, опубликованные в рецензируемых изданиях по перечню ВАК:*

1. Двойных А.В. Безопасность международного автотранспорта – в центре внимания // Международное право – International Law. – 2010. – № 2 (42). – С. 47-50. – 0,4 п.л.
2. Двойных А.В. ЕврАзЭС: актуальные международно-правовые вопросы автомобильного контроля на территории Таможенного союза // Евразийский юридический журнал. – 2011. – № 2 (33). – С. 13-17. – 0,5 п.л.
3. Двойных А.В. Категория справедливости в Европейском Суде по правам человека // Международное право – International Law. – 2011. – № 1-2 (45-46). – С. 247-250. – 0,4 п.л.

*Статьи, опубликованные в иных изданиях:*

4. Двойных А.В. Общие международно-правовые вопросы защиты автомобильных перевозок в Европе от преступного посягательства // Вестник Московского государственного открытого университета. – 2011. – № 2 (39). – С. 156-159. – 0,4 п.л.
5. Двойных А.В. Транзитные автоперевозки в Европе (международно-правовые аспекты) // Актуальные проблемы современного международного права: Материалы ежегодной межвузовской научно-практической конференции, Москва, 9-10 апреля 2010 г. / под ред. А.Х. Абашидзе, М.Н. Копылова, Е.В. Киселевой. – М.: РУДН, 2011. – Ч. II. – С. 359-367. – 0,54 п.л.

Двойных Алексей Викторович (Россия)

**АКТУАЛЬНЫЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ  
АВТОМОБИЛЬНЫХ СООБЩЕНИЙ ПО МАРШРУТУ «РОССИЯ –  
ЕВРОПА»**

Представленная работа посвящена одной из актуальных проблем транспортных отношений между Россией и государствами Европы. В работе исследованы международно-правовые и внутригосударственные аспекты организации и функционирования автомобильных сообщений по маршруту «Россия – Европа». Рассмотрены также вопросы прогрессивного развития соответствующих норм.

Dvojnyh Alexey Victorovich (Russia)

**ACTUAL INTERNATIONAL LEGAL QUESTIONS OF ROAD TRAFFIC ON  
THE ROUTE «RUSSIA – EUROPE»**

The present work is devoted to one of the actual problems in transport relations between Russia and European states. International legal and domestic legal aspects of organizing and functioning of road traffic on the route «Russia – Europe» are investigated. Issues of progressive development of relevant norms are also considered.