

**Межпарламентская Ассамблея государств – участников  
Содружества Независимых Государств**

**РЕКОМЕНДАЦИИ**

**по законодательному обеспечению развития транспортной  
инфраструктуры в государствах – участниках СНГ**

Прошедший период существования Содружества Независимых Государств продемонстрировал перспективность развития региональной экономической интеграции на пространстве бывшего СССР и подтвердил важность углубления интеграционных процессов для наиболее полной реализации национальных интересов стран-участниц. Главными задачами интеграции государств – участников СНГ являются: повышение эффективности производства на основе использования преимуществ межгосударственного разделения труда, специализации и кооперирования производства; создание благоприятных условий для роста национальных экономик; формирование гармонизированного правового пространства, ориентированного на международные стандарты, с целью обеспечения роста конкурентоспособности государств – участников СНГ в современном мире.

Одна из важнейших составляющих роста национальных экономик государств – участников СНГ – всемерное развитие транспортной отрасли. В экономической жизни стран – участниц Содружества транспорт занимает особое место: он должен в полной мере обеспечивать единство и целостность государств СНГ, удовлетворять потребности населения этих государств в перевозках пассажиров и грузов, способствовать развитию промышленности, сельского хозяйства и сферы услуг.

В результате распада СССР и перехода к новым принципам формирования, развития и управления национальными экономическими системами перед государствами – участниками СНГ возник ряд новых задач и проблем в области транспорта. Разрыв хозяйственных связей, переключение внешней торговли стран Содружества на государства дальнего зарубежья, создание неоправданных таможенных и пограничных барьеров существенно повлияли на работу транспорта, объемы и направления доставки грузов и пассажиров. Также следует отметить, что в отдельных странах сложились ощутимые различия в сроках, темпах, характере и путях осуществления рыночных преобразований, построении внутреннего рынка и ценообразования, собственных валютных и бюджетно-финансовых систем, а также в степени либерализации внешнеэкономических связей. Переход к организации функционирования транспортного комплекса на рыночных принципах обусловил необходимость изменения взглядов на его роль в развитии независимых государств. Все это привело к распаду об-

щего экономического пространства, возникновению новых преград на путях взаимных торговых потоков и экономического взаимодействия.

Несмотря на это, необходимо отметить высокую степень взаимозависимости экономик стран СНГ, потенциал которых может быть эффективно использован лишь в условиях совместной слаженной работы. Сохраняется также технологическая общность производств, общие либо связанные транспортные коммуникации и линии электропередачи. Важным связующим звеном является стремление сохранить и расширить присутствие каждой из стран СНГ на рынках других государств Содружества. В условиях усиления конкуренции на мировых рынках значение данного факта будет возрастать.

Географическое расположение государств Содружества характеризуется тем, что через их территории проходят кратчайшие сухопутные, водные и воздушные пути, связывающие Европу со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Северную Европу со странами Центральной Азии и Среднего Востока.

В этих условиях транспортная политика, проводимая государствами – участниками Содружества Независимых Государств, должна быть направлена на развитие единого экономического пространства, обеспечение свободного передвижения населения, транспортных средств и свободного перемещения товаров, развитие транспортно-транзитного потенциала стран СНГ. Но при реализации этих принципов следует иметь в виду тот факт, что участники Содружества Независимых Государств являются в настоящее время суверенными, независимыми государствами, самостоятельными и равноправными субъектами международного права. Следовательно, построение единого экономического пространства, создание общей транспортной системы должны иметь под собой экономическую основу и базироваться на взаимовыгодном сотрудничестве.

За прошедшие 18 лет с момента создания Содружества Независимых Государств в области формирования единого транспортного пространства сделано многое: заложены основы международной законодательной базы функционирования транспорта; сформированы и функционируют органы отраслевого сотрудничества, государства – участники СНГ являются членами региональных организаций по видам транспорта; заложены основы согласованной транспортной политики, направленной на решение задач по развитию транспортной инфраструктуры; в области железнодорожного транспорта сохранено и развивается организационное, тарифно-экономическое, технико-технологическое, информационное единство; в международном грузовом железнодорожном сообщении проводится согласованная тарифная политика; решаются задачи, направленные на развитие международных автомобильных перевозок; реализуются мероприятия по развитию гражданской авиации и обеспечению безопасности полетов, гармонизации национальных систем организации воздушного движения; разрабатываются и реализуются международные проекты в сфере морского и речного транспорта; заложены основы сотрудничества в сфере международных транспортных коридоров.

Вместе с тем, несмотря на общую адаптацию транспортного комплекса стран Содружества к рыночным условиям и приведенные выше позитивные факторы сотрудничества, уровень транспортного взаимодействия в СНГ в

настоящее время нельзя считать оптимальным. Как указано в Приоритетных направлениях сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года (документ утвержден главами правительств стран Содружества 14 ноября 2008 года в Кишиневе), доля транспортных затрат в себестоимости продукции при перевозках грузов в международном сообщении между государствами – участниками СНГ относительно высока и составляет 20–25%, тогда как в Европейском Союзе это значение не превышает 7–8%.

Усиливающаяся глобализация мировой экономики, усложнение хозяйственных и торговых связей предопределяют поиск новых подходов к развитию региональных экономических объединений.

### **Анализ законодательства государств – участников Содружества Независимых Государств в сфере транспорта**

Функционирование и развитие транспортного комплекса в государствах – участниках СНГ осуществляется в соответствии с национальным законодательством, двусторонними соглашениями, международными правовыми актами, заключенными между странами Содружества.

#### ***1. Международные правовые акты, заключенные между государствами – участниками Содружества Независимых Государств***

Со времени создания Содружества Независимых Государств (т. е. за период с 1991 по 2009 год.) принято более 40 международных правовых актов, отвечающих новым социально-экономическим и рыночным условиям и обеспечивающих межгосударственное регулирование транспортной деятельности. При разработке международных правовых актов между странами СНГ, безусловно, учитывалось то обстоятельство, что они вступили на путь рыночных отношений, а также то, что члены Содружества – суверенные государства и осуществляемые между ними перевозки являются международными перевозками.

Одним из первых международных правовых актов государств – участников СНГ было Соглашение о принципах и условиях взаимоотношений в области транспорта (Минск, 30 декабря 1991 года). Соглашение было заключено странами Содружества с осознанием выгоды от экономической интеграции и необходимости согласованных действий в условиях общего экономического пространства как важной предпосылки для стабилизации и развития экономики государств и вхождения в мировой рынок, с признанием того, что нормальное функционирование транспорта является необходимым условием для обеспечения радикальных экономических реформ, с желанием развивать на основе взаимной заинтересованности все виды транспорта с целью обеспечения пассажиров и грузовладельцам справедливые, равные и взаимовыгодные условия, а также с целью создания общего рынка транспортных услуг.

В Договоре о создании Экономического союза 1993 года (окончательно вступил в силу 14 января 1994 года), подписанном одиннадцатью суверенными государствами при одном ассоциированном члене – Украине, определено, что государствами будет проводиться согласованная политика в области развития транспорта и коммуникаций, направленная на осуществление эффективных перевозок грузов.

В октябре 1997 года в Бишкеке на уровне глав правительств было подписано Соглашение о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств – участников Содружества Независимых Государств в области транспортной политики. Следует особо отметить, что в содержании Соглашения были закреплены положения, которые при их соблюдении и исполнении должны были привести к созданию общего транспортного пространства стран Содружества.

В статье 1 Соглашения под общим транспортным пространством государств – участников СНГ понималась совокупность технологически сопряженных транспортных коммуникаций на территории этих государств, обустроенных для передвижения транспортных средств, перемещения грузов и пассажиров, информационных и тарифных систем, структур и механизмов управления различными видами транспорта, функционирование которых осуществляется на основе национального законодательства государств – участников Содружества с последующей его гармонизацией.

Данное Соглашение было заключено сроком на 10 лет и могло быть продлено еще на последующий 10-летний период, если Стороны не примут иного решения. Однако не все государства – участники Соглашения активно выполняли его условия, в результате чего эффективность положений данного Соглашения с каждым годом снижалась, а транспортные проблемы не решались.

В период с 1992 по 1997 год Российская Федерация заключила ряд двусторонних международных соглашений, направленных на развитие сотрудничества в области транспорта, повышение эффективности осуществления пассажирского и грузового сообщения между странами, а также облегчение транзита по их территориям.

Так, Правительство Российской Федерации подписало соглашения о принципах сотрудничества и условиях взаимодействия в области транспорта с правительствами Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова, Республики Таджикистан, Туркменистана, Республики Узбекистан и Украины. В соответствии с соглашениями каждая из Сторон обеспечивает на своей территории на принципах взаимности благоприятные условия функционирования всех видов транспорта другой Стороны, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов между обеими странами и транзит по их территориям. Перевозки пассажиров и грузов, осуществляемые перевозчиками одной из Сторон по территории другой Стороны на основании соглашений, а также транспортные средства, выполняющие эти перевозки, освобождаются от налогов и государственных сборов, связанных с использованием или содержанием дорог и иных путей сообщения, владением или пользованием транспортными сред-

ствами, а также налогов и сборов на доходы и прибыль, получаемые от перевозок. Стороны содействуют развитию прямых экономических связей транспортных предприятий и организаций и созданию совместных предприятий в области транспорта.

В развитие положений Соглашения о принципах сотрудничества и условиях взаимодействия в области транспорта Российская Федерация заключила двухсторонние соглашения о координации деятельности железнодорожного транспорта с Азербайджанской Республикой, Республикой Беларусь, Грузией, Республикой Казахстан и Украиной; соглашения об автомобильном сообщении с Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Республикой Таджикистан; Соглашение о сотрудничестве в области морского транспорта с Республикой Казахстан; соглашения о воздушном сообщении и сотрудничестве в области воздушного транспорта с Азербайджанской Республикой, Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Республикой Таджикистан, Туркменистаном, Украиной.

В августе 2006 года в Сочи между Министерством транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Министерством транспорта Российской Федерации было заключено Соглашение о создании благоприятных тарифных условий транзита казахстанских грузов по территории Российской Федерации и российских грузов по территории Республики Казахстан.

Развитие и совершенствование транспортной системы, создание единого транспортного пространства невозможны без согласованной тарифной политики, и потому 17 января 1997 года в Москве государствами – участниками СНГ было подписано Соглашение о проведении согласованной политики в области определения транспортных тарифов, направленное на разработку комплекса мер по регулированию тарифной политики, ориентированных на обеспечение свободного перемещения товаров и пассажиров, формирование тарифов с учетом конъюнктуры транспортного рынка и экономических интересов транспортно-дорожного комплекса, необходимости комплексного регулирования взаиморасчетов исходя из национальных интересов Сторон, выделение тарифных коридоров для транспортировки отдельных грузов с учетом законодательства Сторон. Учитывая роль и значение железнодорожного транспорта для государств – участников СНГ, в Соглашении специально подчеркивается, что в области железнодорожного транспорта действует решение Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 18 октября 1996 года о Концепции установления согласованной тарифной политики на железнодорожном транспорте государств – участников СНГ. Участники Соглашения в качестве первоочередной меры, направленной на реализацию системы управления тарифами в международном сообщении, полагали необходимым разработать адекватную нормативно-правовую базу, регулирующую принципы ценообразования на услуги транспорта в международном сообщении между странами Содружества. Кроме того, в целях установления согласованной тарифной политики Стороны Соглашения считали необходимым принять меры по оплате перевозок на компенсационной основе, в том числе за счет участия грузовладельцев в инвестициях в развитие транспорта, а также по снижению эксплуатационных

транспортных расходов на грузовые перевозки за счет разных источников финансирования.

В октябре 1997 года Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Россия, Таджикистан, Узбекистан и Украина подписали Конвенцию о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа, которая вступила в силу для всех подписавших ее государств, кроме Азербайджана (по состоянию на 1 сентября 2008 года). Что касается Российской Федерации, то внутригосударственные процедуры, необходимые для реализации положений данной Конвенции, выполняются. Конвенция имеет обязательную силу и распространяется на перевозчиков Сторон, выполняющих перевозку пассажиров и багажа в международном сообщении автобусами, независимо от страны их регистрации, а также на перевозки пассажиров и их багажа автобусами, когда в договоре перевозки указано, что перевозка осуществляется по территориям не менее двух Сторон и пункт отправления или пункт назначения находится на территории одной из Сторон. Конвенция регламентирует условия и правила перевозок, ответственность перевозчиков, порядок предъявления претензий и исков. Перевозки пассажиров и багажа в международном сообщении могут выполняться перевозчиками, которые являются субъектами права частной, коллективной, государственной или смешанной форм собственности, при наличии соответствующей лицензии, выданной в государстве регистрации автобуса. Порядок организации и контроля международных перевозок пассажиров и багажа определяется Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом в международном сообщении государств – участников Содружества Независимых Государств.

В государствах – участниках СНГ действует Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (далее – СМГС). 1 июля 1998 года вступило в силу подписанное 1 октября 1997 года в Баку Соглашение между железнодорожными администрациями государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики об особенностях применения отдельных норм Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении СМГС. Стороны согласились осуществлять перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении между железными дорогами Сторон на основании СМГС, с учетом особенностей применения его отдельных норм, изложенных в приложениях к подписанному Соглашению. В официальном издании Организации сотрудничества железных дорог в сентябре 1998 года опубликован новый текст СМГС, участниками которого являются 22 государства, включая государства – участники СНГ (за исключением Армении), Латвию, Литву, Эстонию.

Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении – основной нормативно-правовой акт, регулирующий международные грузовые железнодорожные перевозки между государствами – участниками СНГ. Соглашение применяется ко всем перевозкам грузов в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении между станциями, которые открыты для грузовых операций во внутренних сообщениях стран Содружества. Особо следует отметить, что СМГС имеет обязательную силу для всех участников пе-

ревозочного процесса – железных дорог, отправителей и получателей груза. В случае отсутствия необходимых положений в СМГС, регулирующих перевозочный процесс, применяются правила и процедуры, регулируемые внутренними законами той страны, по железным дорогам которой осуществляется перевозка груза (статья 2 Соглашения).

Для создания дополнительных экономических условий для повышения эффективности и надежности работы железнодорожного транспорта 10 марта 2000 года в Москве в целях реализации Соглашения о создании зоны свободной торговли от 15 апреля 1994 года и Соглашения о принципах взимания косвенных налогов при экспорте и импорте товаров (работ, услуг) между государствами – участниками Содружества Независимых Государств от 25 ноября 1998 года было заключено Соглашение о взаимодействии государств – участников Содружества Независимых Государств по сближению механизма налогообложения на железнодорожном транспорте. Данное Соглашение направлено на сокращение транспортных расходов на перевозки железнодорожным транспортом в международном сообщении между странами СНГ. В соответствии с положениями Соглашения Стороны должны осуществлять меры по гармонизации систем взимания налогов и государственных сборов, связанных с использованием и содержанием железных дорог, владением и использованием железнодорожными транспортными средствами, а также налогов и сборов от доходов и прибыли предприятий железнодорожного транспорта, получаемых от услуг по перевозке грузов, пассажиров, багажа, и другие согласованные меры, способствующие снижению стоимости услуг, оказываемых предприятиями железнодорожного транспорта. Стороны согласуют принципы взимания таможенных пошлин на импорт железнодорожных транспортных средств и запасных частей к ним, а также материалов верхнего строения пути. Стороны не облагают налогом на добавленную стоимость (т. е. устанавливают нулевую ставку) услуги железнодорожного транспорта по перевозке транзитных грузов государств – участников Содружества Независимых Государств, включая услуги по экспедированию, погрузке, разгрузке и перегрузке, а также с учетом особенностей национальных законодательств будут стремиться к отмене налога на добавленную стоимость при оказании других услуг по видам сообщений по перевозке грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа.

В мае 2001 года в Минске Республикой Армения, Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Российской Федерацией и Республикой Таджикистан на уровне глав правительств было подписано Соглашение об использовании и развитии сети транспортных коммуникаций для нужд экономики, воинских и гуманитарных перевозок государств – участников СНГ (от подписания Соглашения отказались Азербайджанская Республика, Грузия, Республика Молдова, Туркменистан, Республика Узбекистан, Украина). В соответствии с Соглашением под сетью транспортных коммуникаций Сторон понималась совокупность взаимоувязанных путей сообщения различных видов транспорта на территориях Сторон, функционирование которых осуществляется на основе национального законодательства и которые используются для нужд экономики, воинских и гуманитарных перевозок Сторон, а

также в целях предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. В соответствии с условиями Соглашения Стороны координируют усилия в использовании и развитии имеющихся транспортных коммуникаций через Объединенную временную транспортную комиссию, включающую представителей Штаба по координации военного сотрудничества государств – участников Содружества Независимых Государств, Межправительственного совета дорожников, Совета по авиации и использованию воздушного пространства, Совета по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ, которая осуществляет деятельность на основании положения об этой комиссии, утверждаемого Советом глав правительств СНГ по представлению Совета министерств обороны. Соглашение было заключено Сторонами сроком на 10 лет и должно автоматически продлеваться на последующие пятилетние периоды, если стороны не примут иного решения.

18 сентября 2003 года в Ялте Совет глав правительств Содружества Независимых Государств принял Декларацию по вопросам обеспечения безопасности на транспорте в государствах – участниках Содружества Независимых Государств. Необходимость подписания данного документа связана с тем, что в предшествующий период в государствах – участниках СНГ, как и во многих других государствах мирового сообщества, проблема терроризма резко обострилась, приобрела транснациональный характер и создала прямую угрозу для международного мира и безопасности. Так как транспорт является важнейшей составляющей международной торговли и производства, то вопросы обеспечения безопасности на транспорте напрямую связаны с функционированием экономики государств – участников СНГ, поэтому проблемы предупреждения, выявления, пресечения и расследования преступных деяний и террористических актов, угрожающих безопасности транспорта, являются жизненно важными для стран Содружества и требуют пристального внимания государственных органов, деловых и общественных кругов. Учитывая вышесказанное, правительства государств посчитали необходимым принять меры как на национальном уровне, так и в рамках Содружества Независимых Государств для обеспечения безопасности на транспорте, предотвращения террористических акций и использования транспорта в преступных и противозаконных целях.

В тот же день правительства стран Содружества, руководствуясь Соглашением о принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств – участников Содружества Независимых Государств в области транспортной политики от 9 октября 1997 года, а также международными договорами в области международных транспортных коридоров, участниками которых они являются, придавая большое значение расширению и повышению эффективности внешнеэкономических связей, обеспечению оптимальных транспортных условий для внешней торговли, признавая важность транзитных перевозок для международной торговли, осознавая необходимость развития транспортной инфраструктуры, транспортной техники и технологий, внедрения систем и устройств для повышения безопасности движения транспортных средств и информационного обмена, стремясь к проведению согласованной политики по формированию и обеспечению эффективной эксплуатации

международных транспортных коридоров, проходящих по территориям Сторон, привлечению дополнительных транзитных транспортных потоков, подписали Меморандум о сотрудничестве государств – участников СНГ в области международных транспортных коридоров. Целями данного Меморандума являются:

- развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территориям Сторон, предусматривающее их модернизацию, техническое оснащение, строительство основных и вспомогательных элементов инфраструктуры, а также их использование и эксплуатацию в соответствии с международными договорами;
- создание взаимовыгодных условий для перемещения пассажиров и грузов, повышение эффективности перевозок пассажиров и грузов по международным транспортным коридорам;
- содействие развитию международного рынка услуг железнодорожного, автомобильного, морского, речного и воздушного транспорта;
- обеспечение безопасности перевозок пассажиров, движения транспортных средств, сохранности грузов и охраны окружающей среды в соответствии с международными стандартами.

В соответствии с Меморандумом Стороны должны принять меры по исключению необоснованных остановок и проверок транспортных средств, а также эффективной организации транзитных перевозок пассажиров и грузов по маршрутам международных транспортных коридоров, проходящих по территориям Сторон. В целях повышения эффективности перевозок пассажиров и грузов по международным транспортным коридорам Стороны определили в качестве приоритетных следующие направления сотрудничества:

- укрепление сотрудничества и взаимодействия между видами транспорта при осуществлении международных перевозок;
- сокращение сроков перевозок пассажиров и грузов;
- совершенствование технологий работы пограничных переходов и пунктов пропуска;
- совершенствование контрольных операций при пересечении границ;
- совершенствование организации и технологий перевозочного процесса; развитие информационных технологий;
- развитие транспортной инфраструктуры и унификация ее параметров;
- развитие комбинированных перевозок грузов;
- совершенствование тарифной политики.

Однако для достижения поставленных в Меморандуме целей необходимо принять конкретные правовые и организационные меры по реализации указанных мероприятий, в противном случае Меморандум так и останется декларативным документом.

В 2003 – 2004 годах был принят еще ряд немаловажных международных документов в сфере транспорта. Так, Совет глав государств СНГ утвердил на ялтинском саммите Концепцию гармонизации национальных систем организа-

ции воздушного движения государств – участников Содружества Независимых Государств, представленную Межгосударственным авиационным комитетом, целями которой обозначены:

- гармонизация национальных аэронавигационных систем;
- повышение безопасности полетов гражданской и государственной авиации в воздушном пространстве государств – участников СНГ;
- повышение экономической и оборонной эффективности использования воздушного пространства этих государств;
- создание благоприятных условий для реализации стратегии Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по интеграции европейской и мировой аэронавигационных систем.

Главы правительств стран Содружества Независимых Государств подписали также Соглашение о взаимодействии государств – участников СНГ в области международных автомобильных грузовых перевозок. В документе предусмотрены меры, обеспечивающие согласованные действия в этой области, добросовестную конкуренцию и равные условия для перевозчиков, устранение барьеров в международном автомобильном сообщении.

На саммите в Чолпон-Ате в апреле 2004 года главы правительств государств – участников СНГ подписали также Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств – участников СНГ. Этот документ соответствует положениям Генерального соглашения Всемирной Торговой Организации о торговле услугами в части создания многосторонней системы правил и условий, обеспечивающих обмен транспортными услугами и сокращение количества осуществляемых операций в отношении предоставляемых (экспортируемых) транспортных услуг, а также регулирует порядок применения международного сертификата взвешивания транспортных средств, который выдается в целях упрощения процедуры пересечения границ. Практическое применение Соглашения значительно ускорит пересечение границ и будет способствовать ускорению доставки грузов при международных автомобильных перевозках.

15 сентября 2004 года Совет глав правительств СНГ утвердил Концепцию согласованной транспортной политики государств – участников Содружества Независимых Государств на период до 2010 года – важнейший программный документ, предусматривающий комплексные подходы к решению важнейших проблем Содружества в транспортной сфере. Концепция отражает согласованную точку зрения глав правительств на перспективы дальнейшего развития транспортной системы, наиболее актуальные направления сотрудничества по формированию общего транспортного пространства государств – участников СНГ, подходы к формированию цивилизованного рынка транспортных и экспедиторских услуг. Данный документ должен был стать основой для разработки многосторонних документов по всем аспектам транспортной деятельности государств Содружества. Однако на сегодняшний день можно сделать вывод, что, к сожалению, не все цели, поставленные в Концепции, достигнуты, не весь потенциал использован.

В сентябре 2004 года, придавая большое значение развитию международного сотрудничества в борьбе с преступностью, обеспечению защиты прав и основных свобод человека и гражданина, государства – участники СНГ в лице правительств подписали Соглашение о сотрудничестве государств – участников Содружества Независимых Государств в борьбе с преступностью на транспорте, в соответствии с которым Стороны осуществляют сотрудничество в предупреждении, выявлении, пресечении и раскрытии преступлений, совершаемых на транспорте.

В 2007 году разработаны Основные направления развития гражданской авиации и мер по повышению безопасности полетов в государствах – участниках СНГ, которые 22 ноября 2007 года одобрил Совет глав правительств СНГ. 29 июня 2007 года Решением Экономического совета СНГ были одобрены Основные направления развития рынка международных автотранспортных услуг.

В соответствии с Решением Совета глав правительств государств СНГ, принятым в октябре 2007 года в Душанбе, сотрудничество стран Содружества в транспортной сфере определено как ключевая сфера взаимодействия в 2008 году.

14 ноября 2008 года в Кишиневе главы правительств СНГ утвердили Стратегию экономического развития Содружества Независимых Государств на период до 2020 года, одним из приоритетных направлений которой является дальнейшее развитие интеграции в транспортном комплексе. Реализация Стратегии должна способствовать наиболее полному использованию социально-экономического потенциала каждого государства-участника СНГ, расширению их взаимовыгодного и многопланового сотрудничества, повышению конкурентоспособности национальной экономики, созданию условий для их уверенного вхождения в мировую экономику, постоянному повышению уровня благосостояния граждан.

Достичь указанных целей невозможно без развитой транспортной инфраструктуры, так как общее транспортное пространство является составной частью единого экономического пространства СНГ. Осознавая это, 14 ноября 2008 года Совет глав правительств Содружества Независимых Государств утвердил Приоритетные направления сотрудничества государств – участников СНГ в сфере транспорта на период до 2020 года, где были документально подтверждено намерение вывести сотрудничество в сфере транспорта на более высокий уровень. Основное, на что делается упор в документе – это формирование сети транзитных транспортных магистралей континентального значения, евроазиатских транспортных коридоров, повышение уровня взаимодействия между различными видами транспорта, разработка концепции стратегического развития железнодорожного транспорта государств – участников СНГ, повышение эффективности тарифной политики, устранение негативного влияния фискально-административных барьеров при осуществлении международных перевозок, гармонизация национальных систем организации воздушного движения. Большое значение придается и повышению уровня взаимодействия между различными видами транспорта при осуществлении международных перевозок. На этот документ возлагаются большие надежды в части развития ин-

теграционных процессов на пространстве Содружества в сфере транспорта, повышения конкурентоспособности транспортных комплексов государств – участников СНГ. Реализация намеченных путей развития сотрудничества требует активизации совместной работы в сфере транспортного законодательства, разработки нормативных механизмов, регулирующих грузоперевозки, обеспечивающих согласованную политику в области транспортного образования, транспортной безопасности, развития транспортно-логистических центров.

## ***2. Национальное законодательство государств – участников Содружества Независимых Государств в транспортной сфере***

Большую роль в становлении транспортного законодательства государств – участников СНГ играют гражданские кодексы, принятые на их территориях. В настоящее время во всех странах Содружества приняты новые гражданские кодексы. В большинстве государств – участников СНГ (в Армении, Беларуси, Казахстане, Кыргызстане, России, Таджикистане, Узбекистане) использовались положения модельного Гражданского кодекса, принятого Межпарламентской Ассамблеей государств – участников СНГ.

Особенностью новых гражданских кодексов является то, что регулирование гражданско-правовых отношений осуществляется с учетом условий, сложившихся с появлением рыночных отношений, и деятельность транспортных предприятий рассматривается в кодексах с учетом изменений, произошедших в экономике стран Содружества. В данных законодательных актах заложены основы правового регулирования перевозки грузов, пассажиров и багажа, определены основные права и обязанности сторон, общие условия заключения договоров перевозки груза, перевозки пассажиров, багажа, фрахтования, смешанной перевозки, перевозки транспортом общего пользования, оказания экспедиторских услуг. Кроме того, кодексы содержат правовые предписания, касающиеся ответственности по обязательствам перевозки. Правовые отношения между перевозчиком и клиентом, складывающиеся при выполнении перевозок, основаны на договоре перевозки.

В семи государствах – участниках СНГ гражданские кодексы разработаны по модели, предложенной Межпарламентской Ассамблеей государств – участников СНГ, и потому разделы, регулирующие отношения, связанные с перевозкой, в основном одинаковы и совпадают по содержанию. По содержанию совпадает с этими разделами глава 64 Гражданского кодекса Украины (2003год.), хотя он разработан не на основе модельного Гражданского кодекса, предложенного МПА.

В статье 855 Гражданского кодекса Республики Армения (1998 год), статье 739 Гражданского кодекса Республики Беларусь (1998 год), статье 689 Гражданского кодекса Республики Казахстан (1999 год), статье 702 части второй Гражданского кодекса Кыргызской Республики (1998 год), статье 785 части второй Гражданского кодекса Российской Федерации (1996 год), статье 805 части второй Гражданского кодекса Республики Таджикистан (1999 год), статье 711 Гражданского кодекса Республики Узбекистан (1996 год) и статье 909

Гражданского кодекса Украины (2003 год) дается определение договора перевозки груза, в соответствии с которым по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель – уплатить за перевозку груза установленную плату. Заключение договора перевозки подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного транспортным уставом или кодексом).

В разделах, регулирующих отношения, касающихся перевозок, весьма подробно рассматриваются вопросы, связанные с определением договора фрахтования; перевозок грузов в прямом смешанном сообщении, транспортом общего пользования, а также вопросы, относящиеся к срокам доставки грузов, пассажиров и багажа, провозной платой, ответственности перевозчиков и их клиентов за нарушение обязательств по перевозке. Подробно регламентируются положения, связанные с договорами об организации перевозок – долгосрочными договорами, которые в условиях рыночных отношений приобретают немаловажное значение.

Некоторые государства не ограничились перенесением основных положений модельного Гражданского кодекса, регулирующих отношения, связанные с перевозкой, в свои гражданские кодексы, а дополнили главы (разделы) положениями, подчеркивающими особенность этих отношений в данном государстве. Например, в главу 34 Гражданского кодекса Республики Казахстан включена статья 700 о правах пассажиров в отношении перевозки ручной клади, детей, багажа. Специальная статья (703) посвящена ответственности перевозчика при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении. Подчеркивается, что перевозчики в прямом смешанном сообщении отвечают перед грузоотправителем (грузополучателем) солидарно. В статье 699 Гражданского кодекса Республики Казахстан установлено, что грузоотправитель вправе потребовать от перевозчика прекращения перевозки или возвращения груза либо совершать другие распоряжения в отношении груза. В этом случае перевозчик вправе потребовать оплаты за уже произведенную перевозку, а также возмещения понесенных им расходов.

В странах Содружества, в которых не использовались положения модельного Гражданского кодекса, предложенного Межпарламентской Ассамблеей государств – участников СНГ, были приняты гражданские кодексы, соответствующие европейским стандартам. Анализ гражданского законодательства этих стран показывает, что по содержанию их гражданские кодексы во многом идентичны (определение договора перевозки, составление накладной и ее оценка, предъявление претензий и исков и т. д.). И они одинаково регулируют отношения между перевозчиками и отправителями.

Гражданские кодексы весьма существенно влияют на содержание нормативных правовых актов, принимаемых для регулирования отношений на различных видах транспорта.

Ряд государств – участников СНГ разработали и приняли основополагающие законы о транспорте.

Так, в Республике Армения 7 марта 1998 года был принят Закон «О транспорте», который определил правовые, экономические и организационные основы транспортной деятельности, компетенцию и ответственность ее участников. Закон не определяет конкретно, какие транспортные средства могут находиться в государственной либо частной собственности. Только в статье 1 «Основные понятия, использованные в Законе» указывается, что перевозчик – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, оказывающий услуги по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почты и осуществляющий перевозочную деятельность. Специальная глава в Законе посвящена системе управления на транспорте, основное место в которой занимают государственное регулирование транспортной деятельности и государственное управление транспортной системой. Государственное регулирование транспортной деятельности осуществляется в следующих формах: правовая защита, лицензирование, налогообложение, финансирование, формирование тарифов, инвестирование, контроль за исполнением транспортного законодательства. Особо подчеркивается, что государственные органы не вправе вмешиваться в хозяйственную деятельность субъектов, занятых транспортной деятельностью. Значительное количество статей в Законе носит отсылочный характер.

В Республике Беларусь 5 мая 1998 года был принят Закон «Об основах транспортной деятельности». В данном правовом акте определены правовые и организационные основы транспортной деятельности и принципы ее осуществления, установлены основные права, обязанности и ответственность субъектов транспортной деятельности независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, принципы развития рыночных отношений в области транспортной деятельности, а также созданы условия для интеграции субъектов транспортной деятельности Республики Беларусь в международный рынок транспортных работ и услуг. Государственное регулирование, в соответствии с Законом, заключается в формировании нормативной правовой базы, регламентации транспортной деятельности, установлении требований по обеспечению безопасности транспортной деятельности, норм охраны окружающей среды и ином регулировании. Вместе с тем большинство норм Закона содержат отсылки к другим законодательным актам.

Правоотношения в области транспорта в Республике Беларусь регулируются в том числе и Законом от 13 июня 2006 года №124-З «О транспортно-экспедиционной деятельности», который определяет правовые и организационные основы осуществления транспортно-экспедиционной деятельности в целях создания условий для обеспечения потребностей экономики и населения в транспортно-экспедиционных услугах.

В Республике Казахстан 21 сентября 1994 года принят Закон «О транспорте в Республике Казахстан», в котором рассмотрены основные положения, касающиеся транспорта. В статье 3 Закона установлено, что транспорт в Республике Казахстан основывается на многообразных формах собственности. Вместе с тем четко определено, что должно находиться в государственной собственности: магистральные железнодорожные сети, республиканские автомобильные дороги общего пользования, включенные в установленном порядке в

сеть государственных международных маршрутов, а также имеющие оборонное значение согласно перечню, утвержденному Правительством Республики Казахстан, включая инженерные сооружения на них, судоходные водные пути, маяки, устройства и навигационные знаки, регулирующие и гарантирующие безопасность судоустройства, аэронавигационные устройства системы управления воздушным движением, сети телекоммуникаций, инженерные сети, связанные с обеспечением безопасности полетов воздушных судов, а также метрополитен. Государственное регулирование деятельности транспорта осуществляется путем правового обеспечения, лицензирования, налогообложения, кредитования, финансирования и ценообразования, осуществления инвестиционной, единой социальной и научно-технической политики, контроля за исполнением транспортными предприятиями законодательства Республики Казахстан. В Законе детально регулируются права пассажиров, определены льготы по оплате проезда отдельных категорий пассажиров. Статьи Закона являются в основном нормами прямого действия, содержат мало отсылочных норм.

В Законе Кыргызской Республики от 8 июля 1998 года № 89 «О транспорте» рассматриваются основные положения, касающиеся всех видов транспорта. В соответствии со статьей 3 Закона транспорт в Кыргызской Республике основывается на многообразии форм собственности. Все собственники транспорта равны перед законом. Провозглашая тезис о многообразии форм собственности на транспорте, кыргызские законодатели четко определяют, какие объекты должны находиться в государственной собственности: железные дороги и автомобильные дороги общего пользования и инженерные сооружения на них; магистральные трубопроводы, судоходные водные пути, маяки, навигационные знаки, регулирующие и гарантирующие безопасность движения, аэронавигационные устройства системы управления воздушным движением, сети коммуникаций, связанные с технологией обслуживания воздушных судов и обеспечением полетов. В Законе специально подчеркивается, что разгосударствление и приватизация государственной собственности на транспорте могут быть осуществлены по концепции, разработанной Правительством Кыргызской Республики и утвержденной Жогорку Кенешем (парламентом) Кыргызской Республики. В отличие от законов о транспорте, перечисленных выше, где только констатируется, что деятельность на транспорте подлежит лицензированию, в статье 6 Закона Кыргызской Республики установлены сроки действия лицензий, выданных на осуществление перевозочной деятельности. Но, наряду с этим, определенное количество норм Закона носит отсылочный характер.

В Республике Молдова 21 мая 1997 года был принят Закон «О транспорте», которым были определены правовые, экономические и организационные основы деятельности транспорта на территории республики. В соответствии со статьей 5 Закона в транспортную систему входят предприятия, учреждения и организации различных форм собственности – государственной, муниципальной, частной, собственности общественных организаций, смешанной собственности, а также собственности иностранных физических и юридических лиц, причем входящие в транспортную систему предприятия независимо от вида собственности и организационно-правовой формы пользуются защитой госу-

дарства на равных основаниях. В Законе немало декларативных и отсылочных статей (12, 13, 14, 15 – 21).

В Законе Республики Таджикистан от 29 ноября 2000 года № 22 «О транспорте» установлено, что транспорт в Республике Таджикистан основывается на многообразных формах собственности. Вместе с тем в Законе четко установлено разграничение между государственной и частной собственностью. В соответствии со статьей 3 магистральные железные дороги, автомобильные дороги общего пользования, а также дороги, имеющие оборонное значение, включая инженерные сооружения на них, судоходные водные пути, устройства и навигационные знаки, магистральные трубопроводы, инженерные сети, связанные с технологией обслуживания воздушных судов, авиационных перевозок и обеспечением полетов, являются государственной собственностью. Государственное регулирование деятельности транспорта осуществляется путем лицензирования, налогообложения, кредитования, финансирования и ценообразования, проведения инвестиционной, социальной политики. Специальные статьи Закона (9, 10) посвящены деятельности Министерства транспорта Республики Таджикистан. Основу экономических и хозяйственных отношений на транспорте составляет рынок спроса и предложения транспортных услуг, устанавливаются свободные (договорные) тарифы.

Статья 8 Закона Украины от 10 ноября 1994 года № 232/94-ВР «О транспорте» посвящена лицензированию отдельных видов деятельности в области транспорта. Статья 9 Закона устанавливает, что транспортные средства, сооружения, финансовые ресурсы, оборудование транспорта, пути сообщения, закрепленные за предприятиями Министерства транспорта Украины, являются общегосударственной собственностью и относятся к единой транспортной системе. Транспортные средства, сооружения, оборудование транспорта могут находиться в собственности предприятий, объединений, учреждений, организаций и граждан. Закон регулирует также отношения, связанные с тарифами и платежами на транспорте, землями транспорта, ответственностью предприятий транспорта, охраной грузов и объектов транспорта, страхованием работников. Однако нормы, регулирующие эти отношения, носят либо декларативный, либо отсылочный характер.

В Российской Федерации принят ряд нормативных правовых актов, регулирующих отдельные виды транспорта либо отдельные институты в транспортной сфере: Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ, Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 года № 24-ФЗ, Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ, федеральные законы от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», «О транспортной безопасности» от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ, от 30 июня 2003 года № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» и др.

Анализ законов о транспорте позволяет сделать вывод о том, что по содержанию указанные нормативные правовые акты мало чем отличаются друг от

друга. Общей характерной чертой этих законов является то, что в них определяются формы собственности на транспортные средства (государственная и частная). Государства, принявшие такие законы, допускают наличие транспортных средств в собственности юридических и физических лиц, что свидетельствует о начале внедрения рыночных отношений на транспорте. В то же время объекты транспортной инфраструктуры, как правило, оставлены в государственной собственности, что в будущем с большой вероятностью создаст проблемы с финансированием их развития, законсервирует существующие факторы неэффективности и затормозит научно-технический прогресс в транспортной сфере.

Кроме того, в законах, как правило, имеются разделы, связанные с государственным регулированием отношений на транспорте. Государство контролирует деятельность физических и юридических лиц путем выдачи лицензий на осуществление такой деятельности, регулирования прав и обязанностей пассажиров, определяет права ведомств, контролирующую транспортную деятельность, и т. д. Но следует отметить, что не все нормы действующих законов о транспорте носят конкретный характер. Большая часть этих норм носит либо декларативный, либо отсылочный характер.

Не все государства – участники СНГ приняли законы о транспорте, полагая, что действующих на их территориях нормативных правовых актов вполне достаточно для регулирования транспортных отношений.

### **Анализ национального законодательства государств – участников Содружества Независимых Государств по видам транспорта**

#### *Железнодорожный транспорт*

Железнодорожный транспорт – важнейшая составная часть экономики государства, обеспечивающая его единство и целостность. Перевозка большей части грузов по территории стран СНГ осуществляется именно железнодорожным транспортом.

Некоторые государства – участники СНГ, где перевозка значительного объема грузов и числа пассажиров осуществляется железнодорожным транспортом (в Республике Беларусь, Республике Казахстан, Кыргызской Республике, Российской Федерации, Туркменистане, Республике Узбекистан, Украине), разработали и приняли законы о железнодорожном транспорте с целью определения формы собственности на железные дороги, другие объекты, связанные с перевозкой грузов железнодорожным транспортом.

Законом Республики Беларусь от 6 января 1999 года № 237-З «О железнодорожном транспорте» установлено, что железнодорожный транспорт общего пользования находится в собственности Республики Беларусь (статья 5). Определены в Законе роль и значение тарифов на перевозку пассажиров, грузов

и багажа. Специальная глава (IV) посвящена безопасности движения, охране грузов и объектов железнодорожного транспорта, организации работы железнодорожного транспорта в особых условиях. Устанавливая ответственность на железнодорожном транспорте общего пользования, законодатель определяет, что ответственность регулируется законодательством Республики Беларусь, а также соглашением сторон. Имеются в виду Гражданский кодекс, Устав железнодорожного транспорта общего пользования, иные акты законодательства. Таким образом, можно сделать вывод: в Законе достаточно много норм описательного, отсылочного характера, что не повышает его эффективность.

Федеральный закон Российской Федерации от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» вступил в действие в мае 2003 года. В Законе четко определены собственники имущества железнодорожного транспорта. Имущество железнодорожного транспорта может находиться в государственной, муниципальной, частной и иных формах собственности в соответствии с законодательством Российской Федерации. Весьма подробно регламентируются основы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта, которое заключается в обеспечении баланса интересов государства, пользователей услуг железнодорожного транспорта и организаций железнодорожного транспорта общего пользования; обеспечении целостного, эффективного, безопасного и качественного функционирования железнодорожного транспорта общего пользования, а также его комплексного развития (статья 4). Закон содержит положение о том, что лицензирование отдельных видов деятельности в области железнодорожного транспорта осуществляется в установленном Правительством Российской Федерации порядке. Статья 6 Закона устанавливает положение, касающееся обязательной сертификации на железнодорожном транспорте. С учетом изменения формы собственности на железнодорожном транспорте общего пользования в Законе определены основные требования к владельцу инфраструктуры, перевозчику, к организациям и индивидуальным предпринимателям, выполняющим вспомогательные работы (услуги) при перевозках железнодорожным транспортом (статьи 11, 12, 13). В соответствии с Законом деятельность в сфере железнодорожных перевозок должна осуществляться на конкурентной основе по единым нормам и правилам, установленным в соответствии с законодательством Российской Федерации, независимо от организационно-правовой формы участника перевозочного процесса. Порядок обеспечения не дискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре и осуществление контроля за соблюдением этого порядка определяются Правительством Российской Федерации. Специальная глава Закона посвящена безопасности на железнодорожном транспорте, охране грузов, объектов железнодорожного транспорта, организации работы в особых условиях.

В соответствии с Законом Республики Узбекистан от 15 апреля 1999 года № 766-1 «О железнодорожном транспорте» предприятия железнодорожного транспорта, железнодорожные пути общего пользования и другое имущество железнодорожного транспорта, непосредственно обеспечивающие бесперебойный перевозочный процесс, безопасность движения и проведение аварийно-

восстановительных работ, находятся исключительно в государственной собственности. Имущество железнодорожного транспорта, непосредственно не участвующее в перевозочном процессе, может быть приватизировано в порядке, установленном законодательством Республики Узбекистан. В Законе подробно регламентируются отношения, связанные с управлением железнодорожным транспортом, осуществляемым централизованно и относящимся к компетенции органа государственного управления железнодорожным транспортом, который принимает нормативные акты по вопросам деятельности железнодорожного транспорта и условиям перевозок, содействует формированию и развитию рынка транспортных услуг, осуществляет контроль за развитием и эксплуатацией железнодорожного транспорта, проводит тарифную политику в области железнодорожных перевозок. Статьи 11, 12 Закона регулируют отношения, связанные с перевозкой грузов, пассажиров и багажа. Тарифы на перевозку грузов, пассажиров и багажа на железнодорожном транспорте устанавливаются с учетом интересов грузоотправителей и пассажиров органом государственного управления железнодорожным транспортом в порядке, определяемом Кабинетом Министров Республики Узбекистан. Статьи 20, 21, 22 Закона посвящены обеспечению безопасности движения, эксплуатации железнодорожных транспортных и иных технических средств, охране грузов и объектов на железнодорожном транспорте. Большое количество норм Закона имеют отсылочный характер.

Закон Украины от 4 июля 1996 года № 273/96-ВР «О железнодорожном транспорте» устанавливает, что имущество, закрепленное за железными дорогами, предприятиями, учреждениями и организациями железнодорожного транспорта общего пользования, является общегосударственной собственностью (статья 5). Приватизация целостных имущественных комплексов, предприятий и структурных подразделений, не связанных с деятельностью железных дорог, отдельных инвентарных объектов и объектов незавершенного строительства, которые принадлежат железным дорогам и предприятиям железнодорожного транспорта общего пользования, осуществляется по согласованию с Министерством транспорта Украины и Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины. Установление тарифов на перевозку грузов, пассажиров и багажа железнодорожным транспортом в границах Украины осуществляется на основании бюджетной, ценовой и тарифной политики в порядке, определяемом Кабинетом Министров Украины (статья 9). Специальный раздел Закона посвящен безопасности движения, охране грузов и объектов на железнодорожном транспорте, организации его работы в условиях чрезвычайных обстоятельств. Большая часть норм Закона носит описательный характер с отсылкой на действующее законодательство Украины. В части такой недостаток присущ статьям 22 – 25 раздела VI «Права, обязанности и ответственность на железнодорожном транспорте».

В развитие положений, изложенных в гражданских кодексах и в законах о железнодорожном транспорте, в государствах – участниках СНГ были приняты основополагающие нормативные правовые акты (уставы, кодексы), регулирующие отношения, связанные с железнодорожными перевозками. В Республике

Беларусь в настоящее время действует Устав железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденный постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 2 августа 1999 года; в Республике Казахстан – Закон от 8 декабря 2001 года «О железнодорожном транспорте»; в Кыргызской Республике основополагающим документом, регулирующим железнодорожные перевозки, является Закон «О железнодорожном транспорте», принятый 9 июля 1998 года; в Республике Молдова действует Кодекс железнодорожного транспорта, принятый 17 июля 2003 года, в Российской Федерации введен в действие в 2003 году Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, в Республике Таджикистан действует Устав железнодорожного транспорта Республики Таджикистан, утвержденный постановлением Правительства Республики Таджикистан от 5 июня 2002 года № 244, в Республике Туркменистан отношения на железнодорожном транспорте регулируются Законом от 15 сентября 1998 года № 309-I «О железнодорожном транспорте»; в Украине действует Устав железных дорог Украины, утвержденный постановлением Кабинета Министров от 6 апреля 1998 года № 457.

Анализ действующих в странах Содружества законов, регулирующих деятельность железнодорожного транспорта, позволяет сделать следующие выводы. Во всех законах четко определена форма собственности на железнодорожный транспорт. Значительное число норм законов носит либо декларативный, либо отсылочный характер. Этот вывод не относится к содержанию Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», где большинство норм конкретны и несут правовую нагрузку.

### *Воздушный транспорт*

Важнейшим моментом правового регулирования воздушных перевозок государств – участников Содружества Независимых Государств является признание суверенитета государства – участника СНГ над его территорией. Это означает, что государству принадлежит полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством, являющимся частью его территории; каждое государство – участник СНГ вправе регулировать воздушные передвижения в пределах его территории, любую коммерческую деятельность предприятий воздушного транспорта, а также осуществлять в этой области юрисдикцию.

В настоящее время в странах Содружества действуют следующие нормативные правовые акты, регулирующие воздушные перевозки: Законом Азербайджанской Республики от 9 февраля 1994 года № 785 утвержден Воздушный кодекс Азербайджанской Республики; в Республике Беларусь действует Воздушный кодекс Республики Беларусь от 16 мая 2006 года № 117-З; в Республике Казахстан – Закон от 20 декабря 1995 года № 2697 «Об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан», а также Закон от 15 декабря 2001 года № 271-II «О государственном регулировании гражданской авиации»; в Республике Молдова – Закон от 9 июля 1997 года № 1237-XIII «О гражданской авиации»; в Российской Федерации – Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ; в Республике

Таджикистан – Воздушный кодекс Республики Таджикистан от 13 ноября 1998 года № 720; в Туркменистане – Воздушный кодекс Туркменистана, утвержденный Законом от 18 июня 1996 года; в Республике Узбекистан – Воздушный кодекс Республики Узбекистан, утвержденный постановлением Верховного Совета от 7 мая 1993 года № 864-ХП; в Украине – Воздушный кодекс Украины от 4 мая 1993 года № 3167-ХП.

Воздушные кодексы государств – участников СНГ закрепляют весьма существенное положение о форме собственности на воздушные суда, здания и сооружения. Фактически во всех странах Содружества допускается частная собственность на воздушные суда. Безусловно, это свидетельствует о том, что государства СНГ вступили на путь рыночных отношений и допускают помимо государственной собственности на воздушные суда иные формы собственности. Однако государственный контроль за деятельностью в области гражданской авиации продолжает оставаться всеобъемлющим. Целью государственного контроля за деятельностью в области гражданской авиации является обеспечение безопасности полетов воздушных судов и авиационной безопасности в аэропортах (на аэродромах). Эта деятельность государственных органов осуществляется в форме лицензирования видов деятельности, сертификации воздушных судов, регистрации воздушных судов.

Аэродромы и аэропорты имеют большое значение при осуществлении воздушных перевозок, и поэтому законодатель уделяет правовому регулированию данных объектов особое внимание. Указанные объекты в странах Содружества, как правило, подлежат сертификации, а в некоторых государствах – регистрации.

Практически во всех воздушных кодексах государств – участников СНГ вопросам авиационной безопасности посвящены отдельные главы, где регулируется целый комплекс мер, направленных на ее обеспечение. И если в некоторых государствах как, например, в Азербайджанской Республике, данной проблеме посвящена одна статья, то в законодательстве других стран Содружества ей посвящены целые главы, в которых в общем порядке регулируются отношения, связанные с авиационной безопасностью. Наиболее подробно, по видимому, эти вопросы решены в Воздушном кодексе Российской Федерации, в котором перечислены организации, отвечающие за авиационную безопасность (глава XII). В других государствах – участниках СНГ эти вопросы определяются правилами авиационной безопасности.

Воздушные кодексы стран Содружества регулируют перевозки грузов не только внутри государства, но и в международном сообщении. Во всех воздушных кодексах имеются специальные главы, посвященные международным полетам. Содержание этих глав, как правило, соответствует положениям Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года (Конвенция вступила в силу для СССР 14 ноября 1970 года), которой руководствовались государства – участники СНГ при подготовке своих воздушных кодексов. Разделы (главы) воздушных кодексов государств – участников СНГ, регулирующие международные полеты, по содержанию весьма незначительно отличаются друг от друга, поскольку законодатели стран Содружества стараются придерживаться

норм международного права. И если в воздушных кодексах эти разделы не всегда с должной полнотой регулируют международные полеты, то это компенсируется подзаконными актами, международными соглашениями или иными нормативными правовыми актами.

Ознакомление с содержанием нормативных правовых актов о воздушных перевозках в государствах – участниках СНГ позволяет сделать следующие выводы:

1. Во всех рассмотренных нормативных правовых актах определены формы собственности на воздушные суда – государственная и частная, что свидетельствует о начале процесса перехода воздушного транспорта на рыночные отношения. Нет никаких ограничений, касающихся использования этих форм собственности. При этом инфраструктурные объекты в подавляющем большинстве случаев остаются в собственности государства.

2. Достаточно полно урегулированы отношения, связанные с исполнением договора перевозки как грузов, так и пассажиров, отношения, связанные с регистрацией, сертификацией судов, страхованием, ответственностью и т. д. Вместе с тем не во всех рассмотренных нормативных правовых актах имеются разделы, регламентирующие порядок предъявления претензий и исков (их нет, например, в воздушных кодексах Республики Молдова, Украины, законах Республики Казахстан).

3. В большинстве рассмотренных законов довольно много отсылочных и декларативных норм.

### *Морской транспорт*

Морской транспорт занимает важное место в транспортной системе государств – участников СНГ по объему перевозок грузов. Если раньше отношения, связанные с морскими перевозками грузов, в странах Содружества регулировались Кодексом торгового мореплавания СССР 1968 года, то в настоящее время в странах, имеющих выход в море, действуют новые кодексы торгового мореплавания, принятые с учетом развития рыночных отношений. Исключение составляет Республика Беларусь, которая в 1999 году приняла Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь, не имея выхода в море. В статье 1 Кодекса установлено, что его правовое регулирование распространяется на морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по рекам, озерам, водохранилищам и другим внутренним водным путям, если законодательством Республики Беларусь не предусмотрено иное, суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река-море) плавания во время их следования по морским путям, а также по рекам, озерам, водохранилищам и другим внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и багажа с заходом в морской порт, во время спасательных операций и при столкновении с морским судном.

В настоящее время в Азербайджанской Республике действует принятый 22 июня 2001 года Кодекс торгового мореплавания Азербайджанской Республики; в Республике Казахстан – Закон от 17 января 2002 года № 284-ІІ «О тор-

говом мореплавании», в Республике Молдова – Кодекс торгового мореплавания Республики Молдова, утвержденный Законом от 30 сентября 1999 года № 599-XIV; в Российской Федерации – Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года № 81-ФЗ, а также Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 261-ФЗ № «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в Украине – Кодекс торгового мореплавания Украины от 23 мая 1995 года № 176/95-ВР.

По структуре и содержанию указанные нормативные правовые акты во многом идентичны. Это связано с тем, что в них учтены нормы международных конвенций, таких, например, как Гаагско-Висбийские правила – Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (1924 год), измененная Протоколом 1968 года и Протоколом 1979 года; Гамбургские правила – Конвенция ООН о морской перевозке грузов (1978 год); Конвенция ООН по морскому праву (1982 год) и т. д.

В указанных нормативных правовых актах специальные статьи посвящены государственному управлению (контролю) торговым судоходством. Во всех кодексах торгового мореплавания государств – участников СНГ достаточно полно регулируются отношения, связанные с регистрацией морских судов. Причем, в отличие от кодексов других стран Содружества, в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (статья 33) регистрация морских судов осуществляется не в трех реестрах – Государственном судовом реестре, судовой книге, бербоут-чартерном реестре, а в четырех – кроме трех перечисленных выше, еще в Российском международном реестре судов. Это сделано с целью вернуть российские суда, плавающие под иностранными флагами, в состав Российского торгового флота, под флаг Российской Федерации.

Морские порты являются комплексными транспортными организациями, располагающими территорией и акваторией и предназначенными для коммерческих операций, связанных с погрузкой, разгрузкой и обслуживанием заходящих в порт судов, транспортно-экспедиторских и складских операций с грузами, перевалкой на морской транспорт грузов с других видов транспорта и обратно, обслуживанием пассажиров, а также для перевозки грузов. Согласно кодексам торгового мореплавания (судоходства) государств – участников СНГ в целях обеспечения безопасности мореплавания проводка судов на подходах к морским портам, в пределах вод этих портов, а также между портами, независимо от флага и ведомственной принадлежности судна осуществляется лоцманами. Причем проводка судов осуществляется, как правило, государственными лоцманами (за исключением Российской Федерации, которая допускает лоцманскую проводку судов негосударственными организациями).

### *Внутренний водный транспорт*

На территории СССР до его распада действовал Устав внутреннего водного транспорта, утвержденный постановлением Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г. № 1801.

Некоторые страны Содружества, которые испытывали необходимость в законодательном регулировании внутренних водных перевозок и осуществляли такие перевозки, после обретения независимости приняли новые кодексы, регламентирующие деятельность внутреннего водного транспорта. Так, Республика Беларусь 24 июня 2002 года приняла Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Беларусь, Республика Казахстан 6 июля 2004 года – Закон «О внутреннем водном транспорте», Российская Федерация 7 марта 2001 года – Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации. В данных нормативных правовых актах регулируются отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и юридическими лицами при осуществлении судоходства по внутренним водным путям этих государств, и определяются их права, обязанности и ответственность.

Немаловажное значение в указанных документах придается государственному регулированию деятельности в области внутреннего водного транспорта в условиях перехода государств – участников СНГ к рыночным отношениям.

Большое внимание в законодательстве, регулирующем внутренние водные перевозки грузов по территории стран Содружества, уделяется деятельности, обеспечивающей безопасное прохождение судов по особо сложным участкам внутренних водных путей.

Анализ изученных положений кодексов внутреннего водного транспорта и законов позволяет сделать следующие выводы:

1. Действующие в государствах – участниках СНГ нормативные правовые акты, регулирующие внутренние водные перевозки грузов, в основном одинаково регулируют отношения, возникающие в данной сфере. Это относится, прежде всего, к отношениям, связанным с установлением формы собственности на транспортные средства, к порядку регистрации транспортных средств, деятельности в речных портах и т. д.

2. Вместе с тем следует отметить, что страны Содружества по-разному регулируют отношения в некоторых областях внутреннего водного транспорта. Только в Российской Федерации допускается создание негосударственных лоцманских организаций, занимающихся проводкой судов в речные порты; только в Республике Беларусь заключение договора перевозки подтверждается составлением коносамента, а не накладной, как в других государствах; только в Республике Казахстан право на предъявление претензий и исков может быть передано иным физическим и юридическим лицам при условии надлежащего оформления договора поручения или доверенности. В Республике Беларусь и Российской Федерации страховщик не имеет права на предъявление претензий и исков, что, несомненно, создает определенные трудности для страховых компаний, страхующих грузы.

### *Автомобильный транспорт*

Автомобильный транспорт, будучи одним из основных видов транспорта, во взаимодействии с железнодорожным, водным, воздушным транспортом

обеспечивает нормальный процесс производства и обращения продукции промышленности и сельского хозяйства, а также потребности населения в передвижении.

Автомобильный транспорт обладает рядом уникальных достоинств: высокая проходимость автомобилей, позволяющая им передвигаться по дорогам разных видов и разного качества; наибольшая мобильность и маневренность, обеспечивающая доставку грузов от двери до двери, т. е. от склада предприятия поставщика непосредственно к складу предприятия потребителя без перегрузки на другой вид транспорта; большая скорость движения автомобилей по усовершенствованным дорогам; сравнительная в ряде случаев дешевизна автомобильных перевозок и т. д. В то же время следует учитывать, что часть преимуществ автомобильного транспорта по сравнению с другими объясняется тем, что государство фактически субсидирует этот вид транспорта, беря на себя расходы на строительство и эксплуатацию дорог общего пользования (в отличие, например, от железнодорожного транспорта, где аналогичные расходы в основном покрываются из тарифа на перевозки).

В настоящее время в государствах – участниках СНГ приняты нормативные правовые акты, регулирующие отношения, связанные с перевозкой грузов и пассажиров автомобильным транспортом. В Республике Беларусь действует Закон от 14 августа 2007 года № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», в котором определены правовые основы осуществления деятельности на автомобильном транспорте в Республике Беларусь в целях создания условий для обеспечения потребностей экономики и населения в автомобильных перевозках и связанных с ними услугах. В Республике Казахстан был принят Закон «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 года № 476-ІІ, действие которого распространяется на всех физических и юридических лиц, осуществляющих в соответствии с законодательством Республики Казахстан деятельность в сфере автомобильного транспорта. В Республике Молдова принят Кодекс автомобильного транспорта Республики Молдова, утвержденный Законом от 29 июля 1998 года № 116-ХІV, цель которого – регулирование деятельности в области автомобильного транспорта и определение прав, обязанностей и ответственности транспортных агентств, оказывающих автотранспортные услуги в Республике Молдова, а также физических и юридических лиц, пользующихся такими услугами. В Российской Федерации действует Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», регулирующий отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы Российской Федерации. Международные перевозки в России наряду с международными договорами регламентируются Федеральным законом от 24 июля 1998 года № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения». В Республике Узбекистан действует Закон от 29 августа 1998 года № 674-І «Об автомобильном транспорте», в котором были сформулированы правовые основы деятельности автомобильного

транспорта. Верховной Радой Украины 5 апреля 2001 года был принят Закон № 2344-III «Об автомобильном транспорте», призванный удовлетворить нужды населения и общественного производства в автомобильных перевозках.

Все законы, кодексы, уставы об автомобильных перевозках четко определяют виды автомобильных перевозок. Безусловно, существенным моментом является установление формы собственности на автомобильный транспорт в государствах – участниках СНГ, порядка его сертификации и лицензирования. Этим положениям в нормативных правовых актах уделено достаточно много внимания.

Государственное регулирование автомобильного транспорта в странах Содружества включает определение государственной политики в данной сфере, заключение международных договоров, разработку программ развития и функционирования автомобильного транспорта, издание нормативных правовых актов, регламентирующих отношения в сфере автомобильного транспорта, и др.

В последние годы в странах Содружества отмечаются перегрузка дорожной сети и ее неудовлетворительное техническое состояние. В связи с этим усиливается внимание правительств государств – участников СНГ к дорожной отрасли. Об этом свидетельствуют принятие в странах Содружества основополагающих законов об автомобильных дорогах, концепций и национальных программ строительства и модернизации автомобильных дорог, реформирование органов управления дорожным хозяйством.

Проведенный анализ основных законодательных актов, регламентирующих работу транспортной отрасли государств – участников СНГ, позволяет сделать следующие выводы. Законодательство в сфере транспорта характеризуется значительным количеством актов. Все акты можно условно разделить:

- 1) на международные соглашения в области транспорта;
- 2) нормы гражданских кодексов как правовую основу гражданских отношений на транспорте;
- 3) основополагающие законы о транспорте (транспортной деятельности), закрепляющие наиболее важные нормы транспортного законодательства;
- 4) законодательство по видам транспорта (о железнодорожном, автомобильном, внутреннем водном и морском, воздушном транспорте);
- 5) законодательство, регулирующее отношения, непосредственно связанные с перевозкой (о транспортной экспедиции, транспортном страховании, безопасности дорожного движения).

Развитие законодательства в разных странах Содружества идет неравномерно, в зависимости от значения того или иного вида транспорта и иных условий, но в основном характеризуется направленностью на обеспечение развития как государственного, так и негосударственных секторов транспорта. В качестве приоритетных в транспортном законодательстве закреплены такие нормы, как обеспечение безопасности транспортной деятельности, исключение дискриминации и создание равных условий субъектам при осуществлении транспортной деятельности, обеспечение эффективного государственного контроля. Транспортное законодательство весьма объемно, оно включает в себя ряд подо-

траслей, соответствующих видам транспорта, и иных самостоятельных правовых институтов, отраженных в законодательстве о транспортных коммуникациях, транспортно-экспедиционной деятельности, безопасности движения, транспортном страховании, и другие элементы.

### **Проблемы и направления развития транспортного комплекса Содружества Независимых Государств на основе гармонизации и унификации транспортного законодательства в государствах – участниках СНГ.**

Несмотря на предпринимаемые меры по развитию транспортно-экономических связей и международного сотрудничества, а также подписанные за годы существования Содружества Независимых Государств международные соглашения, складывающуюся в настоящее время в области транспорта ситуацию нельзя назвать идеальной. Остается немало проблем, оказывающих серьезное сдерживающее влияние на развитие единого транспортного пространства на территории государств – участников СНГ. К ним можно отнести:

- отсутствие гармонизированных правовых норм по многим направлениям регулирования рынка транспортных услуг;
- неунифицированные технические стандарты и технологические нормы в сфере перевозок пассажиров и грузов;
- отсутствие согласованных подходов по многим вопросам международного сотрудничества и будущим направлениям развития транспортной системы Содружества;
- различные барьеры технического, административного, фискального и трансграничного характера и др.

Ситуацию с гармонизацией законодательных норм и унификацией технических стандартов особенно наглядно демонстрирует процесс присоединения стран СНГ к важнейшим многосторонним соглашениям и конвенциям, принятым как в рамках СНГ, так и под эгидой крупнейших международных организаций – Европейской экономической комиссии ООН, Международной организации гражданской авиации, Международной морской организации и др. Именно через имплементацию в национальном законодательстве норм и стандартов, закрепленных в международных соглашениях и конвенциях, и происходит гармонизация правовых баз, а уже на ее основе и интеграция в региональные и мировые транспортные системы. Анализ присоединения государств – участников к основополагающим многосторонним документам СНГ в области транспорта показал, что большая часть соглашений не действует полностью на всей территории Содружества. Главная причина заключается в неудовлетворительном ходе присоединения и ратификации этих соглашений государствами – участниками СНГ. При этом следует отметить, что недостаточно только подписать и ратифицировать данные документы, необходимо также разработать механизм реализации содержащихся в них положений, В противном случае, заложенные в них принципы и задачи так и останутся декларацией.

Не лучше обстоит дело и с международными конвенциями. Так, еще в 2000 году Центром по проблемам управления перевозками грузов и пассажиров

НИИ автомобильного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации была разработана Концепция присоединения государств – участников СНГ к конвенциям и соглашениям ООН в области автомобильного транспорта. В этом документе определены приоритетные направления и технико-экономическое обоснование присоединения к конвенциям и соглашениям для стран Содружества, подтверждены необходимость и преимущества присоединения. Однако процесс практической реализации Концепции идет, на наш взгляд, недостаточными темпами.

В целом формирование общего транспортного пространства СНГ в настоящее время происходит недопустимо медленно. За прошедшее с момента подписания в 1997 году соглашения «О принципах формирования общего транспортного пространства и взаимодействия государств – участников Содружества Независимых Государств в области транспортной политики» время не реализованы в полном объеме предусмотренные им основополагающие меры.

Одной из самых серьезных проблем в области транспорта остаются многочисленные барьеры при осуществлении международных перевозок. В той или иной степени они продолжают присутствовать на всех видах транспорта, однако наиболее серьезный ущерб наносится быстро развивающемуся автомобильному транспорту. К числу наиболее характерных барьеров относятся:

- сборы, взимаемые одним государством за проезд транспортных средств из другого государства, величина которых, как правило, существенно превышает сумму, взимаемую с национальных перевозчиков;
- плата за транзит;
- ограничение времени пребывания иностранных автотранспортных средств на территории государств;
- несогласованные, длительные и дорогостоящие процедуры прохождения таможенного контроля.

Как указано выше, одним из барьеров на пути осуществления международных автоперевозок является ограниченный срок пребывания иностранных перевозчиков на территории другого государства. Так, на территории Республики Беларусь, Республики Казахстан, Российской Федерации, Республики Узбекистан и этот срок составляет три дня, в то время как постановлением Правительства Республики Таджикистан от 7 сентября 2006 года № 423 срок пребывания иностранных перевозчиков на территории Таджикистана увеличен с восьми до пятнадцати дней. В связи с этим представляется целесообразным всем государствам Содружества пересмотреть соответствующие нормативные правовые акты в целях введения единого согласованного разумного срока пребывания иностранных перевозчиков на своей территории.

К указанным выше проблемам транспорта можно также отнести и экологические проблемы: угроза и частичное разрушение окружающей среды, увеличение потребности в минеральном топливе, загрязнение воздуха и высокий шумовой фон. Обсуждая вопросы устойчивого развития транспортного комплекса стран СНГ, одновременно следует принимать меры по снижению потерь, связанных с аварийностью и негативным воздействием на окружающую среду и здоровье населения, уменьшению эксплуатации невозобновляемых ис-

точников топлива и сырья, установлению в отношении транспортных средств экологических стандартов и требований.

Несоответствие автотранспортных средств, производимых на территории Содружества, экологическим стандартам Евро-1, Евро-2, Евро-3, Евро-4 и Евро-5 препятствует осуществлению международных пассажиро- и грузоперевозок между государствами – участниками СНГ и странами, входящими в состав Европейского Союза. Для устранения данного барьера представляется целесообразным приведение экологических стандартов производства автотранспортных средств на территории Содружества в соответствие с международными стандартами.

Многочисленность структур и объединений транспортников государств – участников СНГ (Координационный транспортный совет, Межправительственный совет дорожников, Межгосударственный авиационный комитет, Совет по железнодорожному транспорту и др.) порождает в ряде случаев дублирование рассматриваемых в этих организациях вопросов и разрабатываемых в их рамках документов в области транспорта. Часто имеет место формальное их рассмотрение без учета уже имеющихся наработок в рамках Содружества, без анализа их практического применения в деятельности министерств транспорта государств СНГ. В этих условиях необходимо решение Совета глав правительств СНГ о едином координирующем органе в транспортной политике государств Содружества, рекомендации которого в обязательном порядке учитывались бы при выработке документов в области транспортной политики указанными выше советами, комиссиями, комитетами, объединяющими группами при значительном повышении их ответственности.

Причиной затруднений при формировании единой транспортной политики в рамках СНГ выступают разнородные двусторонние соглашения, заключенные между отдельными государствами – участниками. Часть из них предполагает разрешительную систему осуществления перевозок и квотирование числа выдаваемых разрешений. Правовые режимы, создаваемые этими двусторонними соглашениями, противоречат созданию в рамках Содружества зоны свободной торговли и общего транспортного пространства. В результате вместо стимулирования торговли и экономического роста процесс транспортировки сам превращается в торговый барьер и препятствует полноценному экономическому сотрудничеству как в рамках СНГ, так и между Содружеством и третьими странами, в первую очередь государствами Европейского Союза.

Оценивая вышеперечисленные проблемы, необходимо отметить, что приоритетными направлениями формирования согласованной транспортной политики государств – участников СНГ должны являться;

1) осуществление правительствами государств – участников в рамках проведения либеральных экономических реформ, в частности следующих мер:

- создание равных и благоприятных условий для производителей транспортных услуг на территории всех государств – участников СНГ;
- проведение согласованной тарифной политики (необходимо разработать единую методологию формирования транспортных тарифов, учитывающую специфику транспортных услуг каждого государства);

- проведение согласованной налоговой политики;
  - сохранение и развитие единого технико-технологического построения транспортной деятельности;
  - выработка общей линий сотрудничества с другими странами и международными организациями;
- 2) согласованная разработка и унификация транспортного законодательства органами законодательной власти государств –участников, в том числе:
- формирование правовой основы межгосударственных взаимоотношений в области транспортной деятельности;
  - проведение сравнительного анализа принятых в государствах законов о транспортной деятельности и осуществление мер по их унификации;
  - согласование свода законов и законодательных актов, определяющих деятельность транспортного комплекса;
  - формирование унифицированной законодательной базы;
  - совершенствование и сближение налогового, таможенного законодательства;
  - сведение к минимуму количества формальностей при перевозках в пределах государств – участников;
  - унификация всех видов транспортной и таможенной документации и процедур;
- 3) создание условий для равноправной конкуренции видов транспорта;
- 4) последовательное и поэтапное снятие административных, пограничных, таможенных, фискальных, информационных, технических и инфраструктурных барьеров;
- 5) согласованное развитие транспортной инфраструктуры (в том числе создание развитой сети объектов обслуживания водителей, пассажиров и транспортных средств);
- б) взаимовыгодное развитие межрегиональных транспортных связей;
- 7) развитие интермодальных перевозок на основе объединения национальных транспортных систем в единую транспортную структуру Содружества Независимых Государств , а также взаимодействия различных видов транспорта с целью повышения их эффективности на одном маршруте;
- 8) осуществление государствами – участниками согласованных действий по обеспечению коллективных интересов на международном уровне, а также в области присоединения и соблюдения международных правовых актов;
- 9) осуществление более тесного научно-технического сотрудничества;
- 10) обеспечение безопасности на транспорте;
- 11) сокращение вредного воздействия транспортных средств на окружающую среду и т. д.

Основным ресурсом развития транспортной системы государств – участников СНГ в нынешних экономических условиях является их уникальное географическое положение. Важнейшими задачами представляются постепенная замена трансокеанской доставки грузов из Азии в Европу сухопутными, воздушными и водными маршрутами, проходящими через территории стран Содружества, создание условий для получения «транзитной ренты» от перевозок

через территории стран Содружества. В связи с этим наиболее перспективным представляется рассмотрение развития транспортной системы государств – участников СНГ через призму системы международных транспортных коридоров, связывающих Европу и Азию и включающих автомобильные, речные, железнодорожные и воздушные транспортные пути. Целью развития международных транспортных коридоров на территории государств – участников СНГ являются повышение эффективности внешнеторговых перевозок и обеспечение гарантии их осуществления на основе международных соглашений и договоренностей, укрепляющих экономическую безопасность государств, а также привлечения на национальные коммуникации транзитных перевозок стран Содружества третьих стран и получение за счет этого дополнительного дохода.

Для развития и совершенствования участков международных транспортных коридоров, проходящих по территории государств – участников СНГ необходимо:

- создать условия, повышающие конкурентоспособность маршрутов перевозок, проходящих по территории государств – участников СНГ;

- повысить технологический уровень и проводить работы по необходимому обустройству транспортных коммуникаций на всем протяжении международных транспортных коридоров по территории стран Содружества, включая пограничные переходы;

- совершенствовать систему мультимодальных перевозок и организовать четкое взаимодействие всех видов транспорта, органов контроля и обеспечения движения (пограничных, таможенных, милиции);

- четко определить роль государств – участников СНГ, а также межгосударственных органов в подготовке законодательной базы, соответствующей целям и задачам развития транспортной системы, а также в поддержке мероприятий в этой области.

Развитие единой транспортной системы на территории государств – участников СНГ невозможно без комплексного совершенствования действующего законодательства, а также его унификации, как основы государственного регулирования функционирования транспортного комплекса, отвечающего современным рыночным отношениям и условиям хозяйствования.

Немаловажное значение для унификации законодательств государств – участников СНГ имеет работа, проводимая Межпарламентской Ассамблеей государств – участников Содружества Независимых Государств (МПА СНГ), в частности, разработка и принятие модельных законов в сфере транспорта. С целью совершенствования процесса интеграции на основе гармонизации национальных законодательств стран Содружества в области транспорта в октябре 2004 года было подписано Соглашение о сотрудничестве между Исполнительным комитетом Координационного транспортного совещания государств – участников Содружества Независимых Государств и Секретариатом Совета Межпарламентской Ассамблеи государств – участников Содружества Независимых Государств, в соответствии с которым данные организации осуществляют взаимодействие при разработке проектов модельных законодательных актов

по социально-экономическим, политическим и другим вопросам в области транспорта, затрагивающим интересы государств – участников.

За последние 18 лет в странах Содружества сформировалась правовая база в сфере транспортной деятельности, которая, с одной стороны основана на общих подходах к правовому регулированию данной отрасли, а с другой стороны имеет ряд особенностей в каждом государстве.

Как показывает проведенный анализ, схожесть подходов к нормативно-правовому регулированию транспортной деятельности предопределяется тем, что ключевыми нормами гражданско-правового характера, определяющими основу отношений по перевозке грузов, пассажиров и багажа, являются соответствующие положения гражданских кодексов стран Содружества, которые были подготовлены на основе модельного Гражданского кодекса, разработанного и принятого МПА СНГ, что создает необходимые предпосылки для дальнейшей унификации законодательства стран Содружества в транспортной сфере.

Близость базовых понятий, положенных в основу национальных законодательств, позволила в рамках указанного выше Соглашения, разработать модельный закон «О транспортной деятельности», принятый в 2007 году Межпарламентской Ассамблеей государств – участников СНГ. Данный документ, подготовлен с целью сближения принципов правового регулирования транспортной деятельности в государствах Содружества, является инструментом упорядочения и объединения транспортного законодательства в единую национальную нормативно-правовую транспортную систему, а также средством гармонизации нормативно-правовых систем стран СНГ в современных условиях.

Однако наряду со схожестью принципов регулирования транспортной деятельности в государствах – участниках СНГ существуют и значительные различия в содержании правовой базы, сформированной с учетом международных обязательств каждой из стран Содружества, что создает для участников рынка транспортных услуг определенные трудности в договорно-правовых и оперативных отношениях. К ним можно отнести:

- неоправданно большую трудоемкость согласования текстов договорно-правовых документов участниками рынка из разных стран СНГ, каждый из которых ссылается на законодательство своей страны и национальную нормативно-методическую базу осуществления транспортно-экспедиторской деятельности;
- затрудненность разрешения хозяйственных споров сторон договорно-правовых отношений в условиях приоритета национального права при их рассмотрении;
- отсутствие взаимного доверия участников рынка и экономической безопасности их сотрудничества.

До сих пор в странах Содружества, в том числе и в России, не сформирована четкая система технического регулирования, зачастую действуют правила и нормативы, принятые еще во времена существования Советского Союза. Страны Содружества должны консолидировать усилия по созданию в рамках СНГ единой системы технического регулирования.

В связи с этим, следует отметить, что требуется дальнейшее развитие и совершенствование существующей законодательной базы государств – участников СНГ в области транспортного комплекса. Необходимо еще раз указать на важность модельных законов, которые признаны не только гармонизировать законодательство государств – участников СНГ, но и восполнить правовые пробелы в национальных законодательствах.

Проведение согласованной транспортной политики, формирование общего транспортного пространства, решение важнейших задач в области транспорта с целью достижения высокого уровня экономической интеграции в рамках Содружества требуют разработки и принятия международных документов, предусматривающих формирование единых правовых подходов, унификацию стандартов и транспортных технологий, а также ликвидацию барьеров в сфере транспорта.

Несмотря на большое количество нерешенных вопросов, следует признать, что развитие транспортной инфраструктуры на территории Содружества Независимых Государств стало в последние годы ключевой сферой межгосударственного сотрудничества, что позволяет надеяться на ускорение интеграционных процессов в транспортной сфере.

Развитию транспортной инфраструктуры, укреплению позиций Содружества Независимых Государств на рынке международных транспортных услуг должна способствовать единая политика государств – участников СНГ в этой области, основанная на гармонизации нормативно-правовой базы. Очевидно, что попытки самостоятельного решения отдельными странами сложных транспортных проблем лишь ухудшают перспективы успешного развития национальных экономических систем. Экономически целесообразным представляется расширение взаимодействия в сфере развития транспортной инфраструктуры как условия для наиболее эффективного использования каждой страной производительных сил и сырьевых ресурсов и адаптации транспортного комплекса к современному рынку транспортных услуг.

В целом следует отметить, что при создании условий для развития конкурентоспособной транспортной системы, работающей по четко установленным нормам и правилам, разумно регулируемой и поддерживаемой государством, у стран Содружества есть все шансы стать не только геополитическим мостом между Европой и Азией, но и значительным транзитным звеном в международной торговле.

Приняты на тридцать третьем пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ  
(постановление № 33-26 от 3 декабря 2009 года)