

О гармонизации законодательства стран-участниц Евразийских международных транспортных коридоров (ЕМТК)



А.В. КОШКИН, Управляющий партнер юридической фирмы «РайтСол КСМ», член Экспертно-консультационного совета «Росжелдор»

Постановка проблемы

Очередной раз вернуться к теме гармонизации законодательства нас сподвигнул тезис, что железнодорожный транспорт Российской Федерации переходит в фазу активного роста.

Выделяется несколько предпосылок, подтверждающих данный тезис:

- При поддержке Инвестиционного фонда РФ реализуется или планируется реализовать в ближайшее время около 12 очень крупных проектов по строительству железных дорог;
- Разработан проект «Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г.»;
- Созданы совместные предприятия с иностранными железнодорожными перевозчиками;
- ОАО «РЖД» объявило об участии в нескольких проектах по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта на территории иностранных государств (Ливия, Армения, Алжир, КНДР, страны Центральной Европы).

Подобное резкое развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта с новой силой и на ином уровне поднимает вопрос о создании условий, способствующих ее эффективной эксплуатации и увеличению грузопотока, в том числе за счет транзита грузов.

Тема развития транзита не нова. Она делится на три больших блока:

- Развитие необходимой инфраструктуры;
- Развитие технологий работы с грузами;
- Создание правовой базы.

В данной статье предпринята попытка предложить системное решение третьего блока в сегменте развития трансграничных перевозок, в

частности, вопроса по гармонизации законодательства стран-участниц ЕМТК.

Направления решения проблемы

При разработке направлений решения поставленных проблем необходимо определить несколько входящих условий. В частности, мы исходим из того, что:

1) Евроазиатский транспортный коридор — это единый транспортный коридор, работающий по единым механизмам, которые включают:

- Единую технологию (стандарты) правового регулирования перевозочной и иных сопутствующих видов деятельности на территории всех государств, через которую идет ЕМТК;
- Информационную и техническую помощь государствам в разработке и внедрении единой технологии правового регулирования;
- Наличие организаций по контролю за соблюдением стандартов правового регулирования и соответствующих механизмов контроля;
- Программу действий по разработке стандартов правового регулирования ЕМТК.

Общим итоговым документом, который включил бы в себя все указанные разделы, могла бы стать Белая книга «Гармонизация законодательства государств-участников Евразийских международных транспортных коридоров».

2) Инициатором разработки Белой книги должна выступить Российская Федерация. Тому есть несколько причин, в частности, на территории России расположены самые протяженные участки ЕМТК. Кроме того, создается впечатление, что Россия является самым заинтересованным в развитии ЕМТК государством.

3) При формировании общих подходов и принципов разработки Белой книги предлагается исходить из следующих основных положений:

— Белая книга — документ международно-правового характера, содержащий:

- перечень ключевых требований к правовому регулированию и последовательности действий в каждом сегменте законодательства, которые необходимо гармонизировать;
- способ создания и функционирования межгосударственных структур по контролю за соблюдением требований Белой книги, а также перечень механизмов контроля;
- механизмы технического и информационного содействия странам в проведении работы по гармонизации своего законодательства с требованиями Белой книги;

— Белая книга базируется на опыте гармонизации законодательства, накопленном в рамках деятельности ЕС, ЕЭК ООН, ОСЖД, ОТИФ, СЖТ СНГ, ЕвразЭС, IRU и др;

— Белая книга имеет наднациональный характер. Ее положения нацелены на развитие ЕМТК в целом (как единого коридора);

— Белая книга носит «справочный» характер. Она распространяет свое действие как на стран-участниц действующих ЕМТК, так и на страны, желающие развить на своей территории ЕМТК. Белая книга не предоставляет рекомендаций для отдельной страны. Она дает направления деятельности, механизмы работы по изменению государствами своего законодательства с целью приведения к единому «знаменателю», указанному в Белой книге;

— Страны-участницы МТК самостоятельно вырабатывают национальные программы гармонизации внутреннего законодательства с ключевыми требованиями, выработанными в Белой книге;

— В Белой книге должны быть выработаны и предложены механизмы контроля за соблюдением странами-участницами ЕМТК требований Белой книги, а также национальных программ гармонизации;

— Страны-участницы несут ответственность за выполнение национальных программ гармонизации.

4) Предлагается следующая структура Белой книги «Гармонизация законодательства стран-участниц Евразийских международных транспортных коридоров»:

Часть 1. Анализ имеющихся международных соглашений, регулирующих перевозку грузов в международном сообщении, на предмет соответствия целям развития транзита по ЕМТК;

Часть 2. Ключевые требования, последовательность действий, а также механизмы и способы контроля выполнения указанных требований;

Часть 3. Процедуры и механизмы ее согласования и принятия государствами-участниками ЕМТК.

Структура Российской национальной программы по гармонизации законодательства

Как указывалось выше, каждое государство для развития положений Белой книги должно разработать свою национальную программу гармонизации внутреннего законодательства с ключевыми требованиями, выработанными в Белой книге. Структура Российской национальной программы по гармонизации законодательства в сфере транспорта может выглядеть следующим образом:

Часть 1. Анализ действующего законодательства России на предмет соответствия требованиям Белой книги;

Часть 2. Ключевые изменения в правовом регулировании, которые необходимо осуществить.

Часть 3. Процедуры и механизмы гармонизации национального законодательства Российской Федерации.

В качестве итогового документа может выступить новая редакция Подпрограммы развития экспорта транспортных услуг.

Мировая и российская практика выработки подходов к гармонизации законодательства

В мире накоплен большой опыт в сфере гармонизации законодательства различных стран. В европейской практике наиболее распространенной формой является разработки и утверждение Зеленой и Белой книг.

Под Зеленой книгой (Green Paper) понимается дискуссионный доклад о той или иной области политики ЕС. Документ, адресованный заинтересованным сторонам, которые могут присоединиться к его обсуждению.

Под Белой книгой (White Paper) понимается документ нормативного характера (в отличие от Зеленой книги), содержащий конкретную позицию или решение проблемы, в частности, содержащий официальный перечень направлений деятельности в определенной области и способов достижения поставленных целей.

Существует несколько десятков Белых книг ЕС. Для транспортников наибольший интерес представляют:

- Белая книга «Европейская транспортная политика до 2010 года: время решать»;
- Белая книга ЕС по железнодорожному транспорту.

Особо стоит отметить опыт интеграции стран Центральной и Восточной Европы в ЕС. Основные направления и механизмы интеграции, в том числе и в области гармонизации законодательства стран Центральной и Восточной Европы с законодательством ЕС сформулированы в Белой книге ЕС «Подготовка ассоциированных стран Центральной и Восточной Европы к интеграции во внутренний рынок Европейского Союза».

Однако... необходимо заметить, что существует бизнес-понятие «Белая книга» — это документ, раскрывающий суть продуктов и услуг, а также содержащий информацию, начиная с предоставления выбора и заканчивая стратегией решения задач.


В частности, ОАО «РЖД» применило данную практику и утвердило стратегические направления научно-технического развития ОАО «РЖД» на период до 2015 г. (Белая книга ОАО «РЖД»).

Определенный опыт наработан и на постсоветском пространстве. Несколько примеров.

В рамках СНГ существуют такие прецеденты, как разработка модельных законов. Кроме того, активную деятельность по гармонизации законодательства ведет Совет по железнодорожному транспорту государств-участников СНГ.

Также активную деятельность в данной сфере осуществляет ЕвразЭС. В частности, создан Таможенный союз, подписано соглашение о единых условиях транзита, в рамках которых гармонизированы соответствующие требования законодательства.

И в заключение хочется подчеркнуть, что для более эффективной работы необходимо, в первую очередь, сформировать общую идеологию гармонизации законодательства. И инструментом ее формирования может выступить предлагаемая Белая книга.



ООО «ВОЛГО-КАСПИЙСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКАЯ КОМПАНИЯ»

Организована в 2004 году. Эксклюзивный экспедитор развивающегося порта «Зюйд-Вест».
Член Ассоциации Российских экспедиторов.

УСЛУГИ

транспортная обработка грузов в портах Астрахани
ПО ЭКСПОРТУ И ИМПОРТУ:

- прием груза в порту с любого вида транспорта
- отправка груза любым видом транспорта
- погрузочно-разгрузочные работы по всем возможным вариантам переработки груза
- хранение груза в крытых складах и на открытых площадках, в том числе предоставление сроков бесплатного хранения



Россия, Астрахань, 414057,
ул. Рождественского, 5
Тел.: (8512) 50-28-89; 50-28-90
Факс: (8512) 50-27-01
vkftc@mail.astrakhan.ru
www.vkftc.ru