

Предложения и замечания
Юридического управления Аппарата Законодательной палаты Олий Мажлиса Республики Узбекистан по
проекту закона Республики Узбекистан № ПЗ-664 «О транспорте»

Текст проекта закона, внесенного Кабинетом Министров Республики Узбекистан	Предложения и замечания
Глава 1. Общие положения	
Статья 1. Цель настоящего Закона Целью настоящего Закона является регулирование отношений в сфере транспорта.	В соответствии с законодательной практикой предлагается слова «в сфере транспорта» заменить словами «в области транспорта» и внести соответствующие изменения по всему тексту проекта закона, где в одних случаях используются слова «в сфере транспорта», а в других - «в области транспорта».
Статья 2. Сфера действия настоящего Закона Настоящий Закон распространяется на отношения, возникающие при осуществлении любой транспортной деятельности, производимой на коммерческой основе. Настоящий Закон не распространяется на отношения, связанные с деятельностью:	
трубопроводного транспорта и по передаче электрической энергии;	Предлагается слова «и по передаче электрической энергии» заменить словами «и по перемещению электрической энергии по линии электропередачи» (см. Глава 25 (Товары, перемещаемые через таможенную границу трубопроводным транспортом и по линиям электропередачи) Таможенного кодекса Республики Узбекистан).
перевозок специальными транспортными средствами, предназначенными для выполнения нетранспортных работ;	Не стыкуется с абз.1. Необходимо редакция доработка.
перевозок ведомственным пассажирским транспортом, осуществляемых предприятиями, учреждениями и организациями на безвозмездной основе;	Не стыкуется с абз.1. Необходимо редакция доработка.
военных, военно-вспомогательных, пограничных судов, а также транзитных перевозок <i>военной техники</i> и воинских контингентов через	В соответствии с Законом «О транзите особых грузов и воинских контингентов» понятие «военная техника» входит в

территорию Республики Узбекистан;	понятие «особые грузы» - вооружение, военная техника, военное имущество, опасные грузы, а также предметы , оборот которых на территории Республики Узбекистан находится под государственным контролем. В этой связи неясно распространяется ли данная норма только на военную технику или на все виды особых грузов.
экспериментальной и государственной авиации;	
перевозок, выполняемых физическими лицами для своих личных и других, не связанных с предпринимательской деятельностью потребностей с использованием транспортных средств, принадлежащих им на праве частной собственности или на иных законных основаниях.	Не стыкуется с абз.1. Необходима редакционная доработка.
Статья 3. Законодательство о транспорте	
Законодательство о транспорте состоит из настоящего Закона и иных актов законодательства.	
Если международным договором Республики Узбекистан установлены иные правила, чем те, которые содержатся в законодательстве Республики Узбекистан о транспорте, то применяются правила международного договора.	
Статья 4. Основные понятия	
В настоящем Законе применяются следующие основные понятия:	
смешанная перевозка – перевозка пассажиров, багажа, груза, почты и грузов разными видами транспорта по единому транспортному документу, оформленному на весь путь следования, а также перевозка пассажиров, багажа, груза, почты и грузов одним видом транспорта, но разными перевозчиками;	Термин «почта» не соответствует Закону Республики Узбекистан «О почтовой связи», в котором применяются понятия «почтовые отправления» и «курьерские отправления».
социально значимые пассажирские перевозки – перевозки пассажиров, организуемые с применением доступного (предельного) уровня тарифов в целях обеспечения возможности свободного передвижения населения, в том числе, малоимущего, по территории Республики Узбекистан;	Неясно значение слова «малоимущего». По каким критериям граждане будут относиться к категории «малоимущих» и как это будет подтверждаться.
клиент – физическое или юридическое лицо, пользующееся транспортом в соответствии с заключенным договором с перевозчиком или транспортным оператором (грузоотправитель, грузополучатель, пассажир,	Необходимо уточнить речь идет о транспорте или о транспортных средствах, поскольку в понятие «транспорт» кроме транспортных средств входят также и технические устройства и

фрахтователь);	<p>сооружения на путях сообщения. Кроме того, пассажир не может быть транспортным оператором, как это следует из данного понятия. С учетом этого понятие «клиент» необходимо доработать.</p> <p><i>Пример: «клиент (пассажир, грузоотправитель, грузополучатель, грузоотправитель) - юридическое или физическое лицо, пользующееся услугами перевозчика в соответствии с заключенным договором перевозки» (Статья 2 Закона «Об автомобильном транспорте»).</i></p>
перевозка - перемещение пассажиров, багажа, грузобагажа, почты и грузов из пункта отправления в пункт назначения;	<p>Термин «почта» не соответствует Закону Республики Узбекистан «О почтовой связи», в котором применяются понятия «почтовые отправления» и «курьерские отправления».</p>
оператор перевозки – юридическое лицо, осуществляющее организацию перевозки и берущее на себя ответственность за всех перевозчиков и третьих лиц, привлеченных им для исполнения перевозки;	
безопасность перевозок – обеспечение состояния защищенности процесса движения транспортного средства и самого транспортного средства от угроз техногенного (технического и технологического) характера, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения нарушений безопасности перевозок и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц;	
перевозочный документ – проездной документ в виде билета, жетона, багажной квитанции, товарно-транспортной накладной, карты с электронным носителем информации либо иного электронного носителя информации и других подобных документов, подтверждающий заключение договора перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа, почты и грузов;	<p>Термин «почта» не соответствует Закону Республики Узбекистан «О почтовой связи», в котором применяются понятия «почтовые отправления» и «курьерские отправления».</p>
перевозчик – юридическое или физическое лицо, владеющее транспортным средством на праве собственности или других законных основаниях, оказывающее на коммерческой основе услуги по перевозке пассажиров, багажа, грузобагажа, почты и грузов и имеющее на это соответствующую лицензию или сертификат;	<p>Термин «почта» не соответствует Закону Республики Узбекистан «О почтовой связи», в котором применяются понятия «почтовые отправления» и «курьерские отправления».</p>
транзитный транспортный коридор – маршрут следования транспортных средств, на котором создаются технические, технологические	

и организационные условия, указанные в паспорте транзитного транспортного коридора, для выполнения перевозок транзитных грузов и применяется упрощенный порядок совершения таможенных операций в отношении таких грузов и транспортных средств;	
транспорт – совокупность всех видов сообщения, транспортных средств, технических устройств и сооружений на путях сообщения, обеспечивающих процесс перемещения пассажиров и грузов;	
транспортные средства – устройства, предназначенные для перевозки пассажиров, багажа, груза, почты и грузов, включающие в себя автотранспортные средства, железнодорожный подвижной состав, воздушные суда, электрический транспорт, судходные средства и метрополитен;	<p>1. Термин «почта» не соответствует Закону Республики Узбекистан «О почтовой связи», в котором применяются понятия «почтовые отправления» и «курьерские отправления».</p> <p>2. Необходимо уточнить слова «судходные средства». Например, в Правилах регистрации судов (<i>Приложение к Приказу начальника УЗААПТ от 23.05.2014 г. N 95, зарегистрированному МЮ 17.06.2014 г. N 2595</i>) применяется термин «судно».</p>
объекты транспортной инфраструктуры – сооружения, производственно-технологические комплексы, предназначенные для обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков и иных участников перевозочного процесса, а также для обеспечения работы транспортных средств;	Предлагается раскрыть термин «сооружения», поскольку у разных видов транспорта могут быть свои сооружения с учетом их специфики. При этом, не ясно относятся ли к сооружениям например остановки для автобусов и маршрутных такси.
категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств – отнесение их к определенным категориям с учетом степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства и его возможных последствий;	Слово «их» заменить словами «объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
транспортный комплекс – комплекс транспортных организаций, перевозчиков, учреждений, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также организаций в сфере подготовки кадров, социально-бытового и культурного обслуживания работников транспорта;	
транспортная организация – юридическое лицо, выполняющее транспортные работы и (или) оказывающее транспортные услуги, которое имеет в собственности, хозяйственном ведении или оперативном	

управлении обособленное имущество, являющееся объектом транспортной инфраструктуры, и отвечает по своим обязательствам этим имуществом;	
транспортная деятельность – деятельность, связанная с выполнением организационных и технологических операций по перевозке и обслуживанию пассажиров, багажа, грузобагажа, почты и грузов автомобильным, железнодорожным, воздушным, водным или сочетанием этих видов транспорта, в том числе транспортно-экспедиторская деятельность и другие, связанные с перевозкой, транспортные работы и (или) услуги, выполняемые на договорной основе или иных законных основаниях;	Термин «почта» не соответствует Закону Республики Узбекистан «О почтовой связи», в котором применяются понятия «почтовые отправления» и «курьерские отправления».
транспортная безопасность – состояние защищенности транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства и обеспеченность его устойчивого функционирования в обычном режиме и в случаях чрезвычайных ситуаций;	Предлагается слово «актов» исключить, поскольку его можно понимать как «действия» так и «соответствующие решения».
опасный груз – груз, который из-за своих специфических особенностей может стать причиной взрыва, пожара, химического или иного загрязнения при перевозке, погрузке, разгрузке и определенных условиях хранения либо повреждения технических средств, устройств, оборудования и других объектов, а также причинения вреда жизни или здоровью граждан;	Понятие «опасный груз» (ст.4) нуждается в доработке, так как оно не полностью соответствует аналогичным понятиям в законах «О транзите особых грузов и воинских контингентов» и «О железнодорожном транспорте».
международная перевозка – перемещение пассажиров, багажа, почты и грузов, осуществляемое посредством любого вида транспорта и имеющее международный характер. Если место отправления и место назначения находятся в разных странах, либо перемещение пассажиров, багажа, грузобагажа, почты и грузов осуществляется через территорию иностранного государства;	Термин «почта» не соответствует Закону Республики Узбекистан «О почтовой связи», в котором применяются понятия «почтовые отправления» и «курьерские отправления».
экспедитор – юридическое лицо, которое в соответствии с договором транспортной экспедиции, за счёт клиента за оплату, на выбранном им или клиентом транспорте и направлении организует выполнение или выполняет услуги, связанные с перевозкой груза, предусмотренного в экспедиторском договоре;	Данное понятие применяется только один раз в ст.37 (Ответственность за утрату, недостачу или повреждение грузов, багажа и почтовых отправлений). Вопросы транспортно-экспедиторских операций изложены только в ч.2 ст.16 без полного раскрытия данной тематики, а в понятии «транспортная деятельность» используются слова «транспортно-экспедиторская деятельность». В связи с этим возникает вопрос об отсутствии необходимости раскрывать понятие «экспедитор».
единая товарно-транспортная накладная – единый для всех	

участников смешанной перевозки перевозочный документ, который предназначен для списания товарно-материальных ценностей, учета на пути их перемещения, оприходования, складского, бухгалтерского учета, а также для расчетов за перевозку груза и учета выполненной работы.	
Статья 5. Основные принципы транспортной деятельности	
Основными принципами транспортной деятельности являются: равенство субъектов транспортной деятельности, независимо от форм собственности;	
соответствие государственных интересов интересам субъектов транспортной деятельности и их взаимная ответственность;	
безопасность транспортной деятельности для жизни и здоровья человека, окружающей среды, флоры и фауны;	<i>Вопрос:</i> Разве флора и фауна не входит в понятие «окружающая среда»?
интегрированность в глобальную транспортно-логистическую систему.	
Статья 6. Единая транспортная система Республики Узбекистан Автомобильный, воздушный, железнодорожный, водный, электрический транспорт, метрополитен и объекты транспортной инфраструктуры составляют единую транспортную систему Республики Узбекистан.	<p>В настоящее время отношения в области транспорта регулируются законами «О железнодорожном транспорте», «Об автомобильном транспорте», «О городском пассажирском транспорте» и Воздушным кодексом.</p> <p>В соответствии с Законом «О городском пассажирском транспорте» к городскому пассажирскому транспорту относятся автобусы, трамваи, троллейбусы, метрополитен, маршрутные и линейные такси. Однако в статье 6 не учитывается такой самостоятельный вид транспорта как городской пассажирский транспорт, к которому относится и метрополитен.</p> <p>Статьей 6 вводится новый термин «электрический транспорт» однако он не раскрывается в проекте закона. Следует отметить, что этот термин не применяется в других законах.</p>
	<p>В настоящее время отсутствует отдельный Закон «О водном транспорте», поэтому необходимо раскрыть в проекте закона понятие «водный транспорт», поскольку, например в Уголовном кодексе Республики Узбекистан применяется понятие «речной и морской транспорт».</p>

<p>Использование объектов транспортной инфраструктуры в целях, не связанных с транспортной деятельностью, не допускается.</p>	<p>К объектам транспортной инфраструктуры относятся сооружения, производственно-технологические комплексы, предназначенные для обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков и иных участников перевозочного процесса, а также для обеспечения работы транспортных средств. Вводимые проектом закона ограничения не учитывают реальное состояние дел на практике и тем самым ущемляют права субъектов предпринимательства, поскольку устанавливают запрет на сдачу неиспользуемых помещений в аренду. Эти ограничения также повлекут за собой закрытие торговых точек и точек общественного питания, расположенных на территории объектов транспортной инфраструктуры, размещения рекламных щитов вдоль автомобильных дорог и т.д. Поэтому необходимо пересмотреть данную часть.</p>
<p>Глава 2. Государственное регулирование сферы транспорта</p>	
<p>Статья 7. Основные направления государственной политики в области транспорта</p>	
<p>Основными направлениями государственной политики в области транспорта являются:</p>	
<p>разработка и реализация государственных программ по обеспечению опережающего развития сферы транспорта и транспортной инфраструктуры, направленных на удовлетворение потребностей экономики и населения Республики Узбекистан;</p>	
<p>развитие транспортной системы как стратегического сектора экономики страны;</p>	
<p>повышение конкурентоспособности, доступности, эффективности и качества транспортной системы;</p>	
<p>повышение безопасности на транспорте и экологичности транспортной отрасли;</p>	
<p>совершенствование управления транспортным сектором, ведение эффективной тарифной политики в этой области, формирование системы смешанных грузовых и пассажирских перевозок;</p>	

<p>развитие государственно-частного партнерства в сфере транспорта; поощрение внедрения передовых инновационных и информационно-коммуникационных технологий в транспортном секторе; организация системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров в сфере транспорта;</p>	
<p>развитие международного сотрудничества в области транспорта и интеграция транспортного комплекса в международную транспортную систему.</p>	
<p>Статья 8. Государственное регулирование деятельности транспорта</p>	
<p>Государственное регулирование деятельности транспорта осуществляется путем лицензирования, сертификации, применения разрешительных процедур, налогообложения, осуществления тарифной политики на социально значимые перевозки, контроля соблюдения законодательства в сфере транспорта, проведения социальной и кадровой политики, а также другими предусмотренными законодательством формами.</p>	<p>1. Согласно ч.1 ст.14 транспортные средства должны иметь сертификат соответствия и быть зарегистрированными в порядке, установленном законодательством. В связи с этим возникает вопрос о том, не является ли регистрация транспортных средств одной из форм государственного регулирования деятельности транспорта.</p> <p>2. Согласно ст.4 транспорт – совокупность всех видов сообщения, транспортных средств, технических устройств и сооружений на путях сообщения, обеспечивающих процесс перемещения пассажиров и грузов. С учетом этого понятия необходимо редакционно доработать ч.1 ст.8. Например, слово «деятельности» не стыкуется со словами «технических устройств и сооружений» из понятия «транспорт».</p> <p>3. Слова «законодательства в сфере транспорта» заменить словами «законодательства о транспорте» (см. ст.3 проекта закона).</p> <p>4. Аналогичные нормы предусмотрены и в Законе «Об автомобильном транспорте». Однако, в Законе «Об автомобильном транспорте» не предусмотрено «применение разрешительных процедур, контроля соблюдения законодательства в сфере транспорта, проведение социальной и кадровой политики» в качестве государственного регулирования деятельности транспорта.</p> <p>5. Не совсем ясно какое отношение «проведения социальной</p>

<p>Государственные органы не вправе вмешиваться в хозяйственную деятельность и привлекать эксплуатационный персонал транспортных организаций на другие работы, кроме случаев, возникновения чрезвычайных ситуаций природного, социального и техногенного характера, установления режима чрезвычайного положения.</p>	<p>политики» имеют к государственному регулированию деятельности транспорта.</p> <p>Постановлением КМ РУз от 27.10.1998 г. N 455 утверждена Классификация чрезвычайных ситуаций техногенного, природного и экологического характера. При этом наличие чрезвычайных ситуаций социального характера не предусмотрено. Также такой вид чрезвычайной ситуации не предусмотрен Законом «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера».</p>
<p>Статья 9. Полномочия Кабинета Министров Республики Узбекистан в области транспорта</p>	
<p>Кабинет Министров Республики Узбекистан (далее – Кабинет Министров):</p>	
<p>обеспечивает реализацию единой государственной политики в области транспорта;</p>	
<p>координирует деятельность органов государственного управления, органов государственной власти на местах и других организаций в сфере транспорта;</p>	
<p>организует разработку и реализацию государственных программ в области транспорта;</p>	
<p>в пределах своей компетенции принимает нормативно-правовые акты в области транспорта;</p>	
<p>определяет приоритетные направления развития транспортного сектора;</p>	
<p>организовывает научно-техническую и инвестиционную деятельность в сфере транспорта;</p>	
<p>обеспечивает формирование транспортной инфраструктуры и её эффективное функционирование;</p>	
<p>определяет порядок лицензирования, сертификации и выдачи разрешений в сфере транспорта;</p>	
<p>определяет типовые требования по оборудованию и техническому оснащению транспортно-логистических центров;</p>	

определяет количество категорий и критерии категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;	
утверждает перечень транзитных транспортных коридоров;	
определяет порядок подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров в сфере транспорта;	
осуществляет международное сотрудничество в сфере транспорта;	
Статья 10. Полномочия Министерства транспорта Республики Узбекистан в области транспорта	
Министерство транспорта Республики Узбекистан является специально уполномоченным органом государственного управления в области транспорта (далее – специально уполномоченный государственный орган в области транспорта).	
Специально уполномоченный государственный орган в области транспорта:	
осуществляет единую государственную политику в области транспорта;	
разрабатывает и реализовывает государственные и другие программы в области развития транспортной сферы;	Данная норма не стыкуется со статьей 10 Закона «Об автомобильном транспорте» в соответствии с которой к полномочиями государственного органа по управлению автомобильным транспортом относится «разработка концепции национальных программ развития автомобильного транспорта».
разрабатывает мероприятия по обеспечению безопасности на транспорте;	
участвует в разработке нормативно-правовых актов в сфере транспорта, а также в пределах своей компетенции утверждает нормы и правила в данной области в порядке, установленном законодательством;	
организует систему подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров в сфере транспорта, в том числе за рубежом;	
принимает меры по созданию единой интегрированной транспортной системы, основанной на современных методах управления;	
принимает меры по цифровизации транспортной системы путем широкого внедрения в данную сферу современных инновационных и	

информационно-коммуникационных технологий; обеспечивает развитие рынка транспортных и логистических услуг, их доступность для всех категорий потребителей;	
осуществляет лицензирование транспортной деятельности и выдачу документов разрешительного характера в области транспорта;	
осуществляет международное сотрудничество в сфере транспорта.	
Специально уполномоченный государственный орган в области транспорта может осуществлять и иные полномочия в соответствии с законодательством.	
Статья 11. Полномочия органов государственной власти на местах в области транспорта	
Органы государственной власти на местах в пределах своей компетенции:	
участвуют в реализации основных направлений государственной политики в сфере транспорта;	Необходимо упорядочить употребление слов «в сфере транспорта» и слов «в области транспорта».
разрабатывают региональные программы в области транспорта и обеспечивают их реализацию;	
участвуют в формировании приоритетных направлений развития транспортного сектора;	
способствуют развитию транспортной отрасли и созданию ее современной транспортной инфраструктуры;	
способствуют формированию и развитию рынка транспортных услуг, созданию равных условий для всех участников транспортного комплекса, а также реализации мер по укреплению материально-технической и социальной базы транспорта;	Непонятно значения слов «и социальной базы транспорта».
принимают меры по введению льготных тарифов на отдельные категории граждан при использовании городского пассажирского транспорта;	Имеются нестыковки со ст.6, в которой не предусмотрено наличие городского пассажирского транспорта.
в пределах своей компетенции выделяют земельные участки для транспортных нужд.	
Органы государственной власти на местах могут осуществлять и иные полномочия в соответствии с законодательством.	
Статья 12. Орган государственного надзора в области транспорта	Имеются несоответствия между статьями 10 и 12 проекта

	<p>закона. Так, в статье 10 Министерство транспорта Республики Узбекистан определено в качестве специально уполномоченного государственного органа в области транспорта, а в статье 12 – органа государственного надзора в области транспорта. Кроме того в проекте закона не раскрывается порядок осуществления государственного надзора в области транспорта.</p>
<p>Министерство транспорта Республики Узбекистан является органом государственного надзора в области транспорта.</p>	
<p>Орган государственного надзора в области транспорта:</p>	<p><i>Вопрос:</i> Почему не отражены вопросы, касающиеся городского пассажирского транспорта, включая электрический транспорт и метрополитен (см. ст.6)?</p>
<p>обеспечивает соблюдение законодательства в области перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом национальными и иностранными транспортными организациями;</p>	
<p>осуществляет государственный надзор за безопасностью судоходства, эксплуатацией судов в соответствии с их назначением;</p>	
<p>осуществляет государственный надзор в сфере гражданской и экспериментальной авиации;</p>	
<p>контролирует обеспечение осуществления полетов без угрозы здоровью и жизни людей, окружающей среде или интересам государства;</p>	
<p>осуществляет государственный надзор за безопасностью перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом;</p>	
<p>контролирует правильность проведения служебных расследований железнодорожными транспортными организациями в случае нарушения требований безопасности движения поездов;</p>	
<p>осуществляет контроль за соблюдением правил перевозок пассажиров, багажа и грузов, ритмичным движением транспортных средств по пассажирским маршрутам, соблюдением установленных расписаний и интервалов движения.</p>	<p>Неясно значение термина «ритмичными».</p>
<p>Орган государственного надзора в области транспорта может осуществлять и иные полномочия в соответствии с законодательством.</p>	
<p>Статья 13. Лицензирование транспортной деятельности</p>	
<p>Лицензирование транспортной деятельности осуществляется с целью</p>	

защиты интересов потребителей транспортных услуг, обеспечения безопасности транспортной деятельности, соблюдения экологических, санитарно-эпидемиологических и других требований.	
В сфере транспорта к лицензируемым видам деятельности относятся городские, пригородные, междугородные и международные перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом и перевозки пассажиров и грузов железнодорожным транспортом.	
Лицензирование транспортной деятельности осуществляется специально уполномоченным государственным органом в области транспорта.	
Статья 14. Сертификация транспортных средств	
Транспортные средства должны иметь сертификат соответствия и быть зарегистрированными в порядке, установленном законодательством.	<p>1. ч.1 ст.14 вступает в противоречие с законами «О железнодорожном транспорте», «Об автомобильном транспорте» и «О городском пассажирском транспорте». Например, Законом «О железнодорожном транспорте» (ст.21) предусмотрена сертификация не транспортных средств, а технических средств и механизмов, используемых в деятельности железнодорожного транспорта, а также оказываемых... При этом законами «О железнодорожном транспорте» и «Об автомобильном транспорте» не предусмотрена регистрация транспортных средств. Вместе с тем, регистрация транспортных средств предусмотрена Законом «О городском пассажирском транспорте» (ст.21). В этой связи считаем целесообразным разграничить сертификацию и регистрацию.</p> <p>Данная норма также не соответствует ст.39 Воздушного кодекса согласно которой регистрации подлежат гражданские и государственные воздушные суда, а экспериментальные воздушные суда состоят на учете в Авиационной администрации.</p> <p>2. Между названием и ч.1 ст.14 имеются противоречия. В названии указывается только «сертификация», а в ч.1 сертификация и регистрация.</p>
Технические средства и механизмы, используемые в транспортной деятельности, а также услуги, оказываемые на транспорте, должны соответствовать требованиям нормативно-правовых документов,	<p>Действие ч.2 ст.14 распространяется на все виды транспорта. Вместе с тем слова «технические средства и механизмы, используемые в транспортной деятельности» согласно Закону «О</p>

регулирующих безаварийную эксплуатацию транспортных средств, безопасность движения, требования охраны труда и экологической безопасности.	железнодорожном транспорте» касаются только железнодорожного транспорта. Кроме того, ч.2 ст.14 по своему содержанию охватывается понятием «сертификат соответствия», которое применяется в ч.1 ст.14. В связи с этим необходимо доработать данную норму.
Ввоз в Республику Узбекистан, продажа (реализация) или использование транспортных средств, не соответствующих требованиям безопасности в соответствии с законодательством в сфере сертификации и технического регулирования, запрещается.	Слова «с законодательством в сфере сертификации и технического регулирования» предлагается заменить словами «с законодательством о сертификации и техническом регулировании».
	Кроме того, данная норма не учитывает, что обязательной сертификации подлежат не только ввозимые, но и производимые в Республике Узбекистан транспортные средства и технические средства и механизмы, используемые в транспортной деятельности (ПЕРЕЧЕНЬ производимых в Республике Узбекистан и ввозимых на ее территорию видов продукции, подлежащих обязательной сертификации (п.71¹) Приложение N 1 к Постановлению КМ РУз от 28.04.2011 г. N 122).
Статья 15. Транспортные тарифы	
Перевозка пассажиров, багажа и груза, а также услуги, связанные с перевозкой, предоставляются по свободным и регулируемым (согласованным) тарифам, которые обеспечивают экономическую деятельность транспортных организаций и перевозчиков.	1. Слово «предоставляются» предлагается заменить на другое слово, поскольку слово «предоставляются» по смыслу не подходит к словам «перевозка пассажиров, багажа и груза». 2. Слова «которые обеспечивают экономическую деятельность транспортных организаций и перевозчиков» предлагается исключить как излишние.
В целях реализации социальной политики или регулирования монополистической деятельности в транспортном секторе государством устанавливаются предельные уровни тарифов на отдельные виды транспортных услуг.	Между частями 2 и 3 ст.15 имеются разночтения. В ч.2 ст.15 используются слова «устанавливаются предельные уровни тарифов», а в ч.3 ст.15 – «установления государством самого высокого уровня тарифов».
Убытки транспортных организаций в результате установления государством самого высокого уровня тарифов и предоставления льгот отдельным категориям граждан покрываются из Государственного бюджета Республики Узбекистан.	Данная норма противоречит действующим законам. Например, в ч.4 ст.15 (Финансирование деятельности городского пассажирского транспорта) Закона «О городском пассажирском транспорте» возмещение убытков перевозчикам городского пассажирского транспорта в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров и багажа по предельным тарифам осуществляется за

	<p>счет соответствующего местного бюджета, а проектом закона предусматривается возмещение за счет Государственного бюджета Республики Узбекистан. Кроме того, ч.1 ст.14 Закона «О железнодорожном транспорте» за счет средств государственного бюджета, предусмотрено возмещение только расходов по льготным перевозкам. При этом в этом законе не предусмотрено возмещение убытков транспортными организациями в результате установления государством самого высокого уровня тарифов. В Воздушном кодексе не предусмотрены положения о возмещении убытков за счет Государственного бюджета, за исключением расходов по организации поиска и спасения воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие (ч.4 ст.80).</p>
Глава 3. Перевозка	
Статья 16. Перевозка пассажиров, багажа, грузобагажа, почты и грузов, осуществление транспортно-экспедиторских услуг	<p>Термин «почта» не соответствует Закону Республики Узбекистан «О почтовой связи», в котором применяются понятия «почтовые отправления» и «курьерские отправления».</p> <p>Термин «почта» не соответствует Закону Республики Узбекистан «О почтовой связи», в котором применяются понятия «почтовые отправления» и «курьерские отправления».</p> <p>Термин «почта» не соответствует Закону Республики Узбекистан «О почтовой связи», в котором применяются понятия «почтовые отправления» и «курьерские отправления».</p>
<p>За перевозку пассажиров, багажа, грузобагажа, почты и груза взимается плата, размер которой устанавливается соглашением сторон, если иное не предусмотрено законодательством.</p> <p>Условия перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа, почты и грузов, осуществления транспортно-экспедиторских операций и ответственность сторон по перевозкам и транспортно-экспедиторским операциям определяются Гражданским кодексом Республики Узбекистан, иными нормативно-правовыми актами, а также договорами перевозки.</p> <p>При перевозке грузов устанавливаются ограничения по весовым и габаритным размерам груза, исходя из технических возможностей транспортных средств и инфраструктуры.</p>	
Статья 17. Права и обязанности клиента	
Клиент имеет право:	
требовать выполнения перевозчиком обязанностей, предусмотренных в договоре перевозки;	
получать необходимую информацию о перевозчике и маршруте следования;	

свободного выбора транспорта на рынке транспортных услуг;	
на своевременное и качественное оказание со стороны перевозчика услуг, определенных правилами или договором перевозки;	
льготного и бесплатного проезда, предусмотренного для отдельной категории граждан в соответствии с законодательством;	
требовать возмещения нанесенного ущерба, в том числе и потерь времени в денежном эквиваленте.	
Клиент может иметь и иные права в соответствии с законодательством и договором перевозки.	
Лица с инвалидностью имеют право беспрепятственного доступа к объектам транспортной инфраструктуры в соответствии с законодательством.	
Клиент обязан:	
соблюдать условия договора, заключенного с перевозчиком;	
предоставлять перевозчику сертификат соответствия на отправляемый груз, подлежащий обязательной сертификации;	
соблюдать правила перевозок;	
предоставлять грузы и багаж в подготовленном для транспортирования виде;	
соблюдать правила поведения на пассажирском транспорте.	
Статья 18. Права и обязанности перевозчика	
Перевозчик имеет право:	
свободно назначать цены на перевозки в соответствии с правилами ценообразования, за исключением случаев, когда установлены регулируемые тарифы;	
отказываться от перевозки при обстоятельствах, влекущих возникновение угрозы жизни людей, безопасности дорожного движения, нарушения экологических и санитарных норм или иных противоправных действий.	
Перевозчик обязан:	
иметь разрешение на перевозку, если получение такого разрешения предусмотрено законодательством Республики Узбекистан и международными договорами;	

закключать договор с клиентом в установленной форме; осуществлять перевозки на сертифицированных в установленном порядке транспортных средствах; возмещать ущерб, нанесенный клиенту и третьему лицу, включая упущенную выгоду; обеспечивать безопасность пассажира, создание ему необходимых удобств и условий обслуживания, а в случае сдачи пассажиром багажа, также своевременную перевозку и сохранность его багажа; обеспечивать безопасность движения; обеспечивать клиенту свободу выбора транспорта на рынке транспортных услуг; требовать от клиента копию сертификата соответствия на отправляемый груз, подлежащий обязательной сертификации; осуществлять бесплатный провоз отдельной категории пассажиров или предоставлять им иные льготы по оплате проезда в соответствии с законодательством; застраховать свою гражданскую ответственность перед пассажирами; обеспечивать лицам с ограниченными физическими возможностями беспрепятственный доступ к объектам транспортной инфраструктуры, пользованию транспортом, средствами связи и информации, создавать необходимые условия при оказании им услуг по перевозке.	
Глава 4. Организация смешанных перевозок	Предлагается обсудить данную главу на предмет соответствия ее норм и понятий со ст.713 (Прямое смешанное сообщение) Гражданского кодекса Республики Узбекистан. <i>Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке пассажиров, багажа и грузов разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законодательством о прямых смешанных (комбинированных) перевозках.</i>
Статья 19. Система смешанной перевозки	

Автомобильный, железнодорожный, воздушный и водный транспорт организуют систему смешанных перевозок путем их сбалансированного взаимодействия с применением принципов транспортной логистики и использованием транспортной инфраструктуры.	
Клиент, оператор смешанных перевозок и перевозчики различных видов транспорта являются участниками смешанных перевозок.	
При организации смешанной перевозки принципы транспортной логистики должны обеспечивать наличие единого оператора процесса перевозки и единого транспортного перевозочного документа, применение сквозного транспортного тарифа и последовательно-центральной схемы взаимодействия всех участников смешанной перевозки, а также единую высокую степень ответственности за перевозочный процесс.	
Сквозной транспортный тариф при смешанной перевозке формируется из суммы платежей за услуги по перевозке каждым из видов транспорта на даты заключения договоров смешанной перевозки по тарифам, действующим на каждом виде транспорта.	
Статья 20. Договор смешанных перевозок	
Договор смешанных перевозок заключается между оператором смешанных перевозок и клиентом и должен содержать:	
права и обязанности клиента и оператора смешанных перевозок;	
ответственность клиента и оператора смешанных перевозок;	
порядок заполнения единой товарно-транспортной накладной;	
сроки и условия доставки;	
пункты назначения;	
объемы грузов;	
стоимость и порядок оплаты;	
иные условия организации смешанной перевозки, предусмотренные соглашением сторон, не противоречащие законодательству.	
Договор смешанной перевозки пассажира является публичным договором. Заключение договора смешанной перевозки пассажира удостоверяется единым билетом, подтверждающим право пассажира на проезд в смешанном сообщении, а сдача багажа и грузобагажа - багажной квитанцией смешанной перевозки.	

Оператор смешанных перевозок вправе:	
отказаться от смешанной перевозки груза, который по своим свойствам, весовым и габаритным параметрам не соответствует данным о грузе, указанным в договоре смешанной перевозки;	
в случае, когда нет возможности доставить груз вследствие обстоятельств непреодолимой силы в пункт назначения, указанный клиентом в договоре смешанной перевозки, отказаться от смешанной перевозки и возратить груз грузоотправителю, предварительно уведомив его об этом. При этом дополнительные расходы оператора смешанных перевозок оплачиваются грузоотправителем (грузополучателем), если иное не предусмотрено договором;	
требовать от клиента надлежащего исполнения обязательств по договору смешанных перевозок.	
Оператор смешанных перевозок может иметь и иные права в соответствии с законодательством и договором смешанных перевозок.	
Оператор смешанных перевозок обязан:	
организовать перевозку пассажира, багажа, грузобагажа и груза с использованием различных видов транспорта из пункта отправления в пункт назначения;	
организовать выдачу багажа и грузобагажа пассажиру в пункте назначения;	
в установленные договором сроки принять груз;	
обеспечить мониторинг за движением груза на каждом этапе перевозки;	
обеспечить сохранность на всем пути следования, доставку в установленные сроки и выдачу груза уполномоченному на получение груза лицу (грузополучателю);	
нести предусмотренную законодательством и договором смешанных перевозок ответственность.	
Клиент вправе:	
получить информацию о маршруте следования, составе и видах транспорта;	
требовать от оператора смешанных перевозок эффективного и	

надлежащего исполнения обязательств по договору смешанных перевозок; требовать возмещения ущерба, причиненного при смешанной перевозке, при предъявлении письменных документальных доказательств.	
Клиент может иметь и иные права в соответствии с законодательством и договором смешанных перевозок.	
Клиент обязан:	
оплатить оператору смешанных перевозок все причитающиеся выплаты, оговоренные в договоре смешанной перевозки;	
предоставить груз оператору смешанных перевозок согласно сроку, указанному в договоре смешанной перевозки.	
Клиент может принять на себя и другие обязательства в соответствии с законодательством и договором смешанных перевозок.	
Статья 21. Договор взаимодействия при смешанных перевозках	
Договор взаимодействия при смешанных перевозках заключается между оператором смешанных перевозок и перевозчиками различных видов транспорта, участвующих в этих перевозках, и должен содержать:	Предлагается привести в соответствии со ст. 723 (Договоры между транспортными организациями) Гражданского кодекса Республики Узбекистан. <i>Между организациями различных видов транспорта могут заключаться договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и другие). Порядок заключения таких договоров определяется транспортными уставами и кодексами, другим законодательством.</i>
права и обязанности оператора смешанных перевозок и перевозчика, действовавших при смешанной перевозке;	
ответственность оператора смешанных перевозок и перевозчика;	
стоимость и порядок оплаты каждого перевозчика;	
порядок взаимодействия перевозчиков и пересадки пассажира/перевалки груза с одного вида транспортного средства на другой;	
порядок заполнения единого перевозочного документа (билета, багажной квитанции, единой товарно-транспортной накладной);	
сроки и условия перевозки/доставки.	
Глава 5. Транзитные перевозки	
Статья 22. Транзитные перевозки грузов	

Транзитной перевозкой является перемещение грузов через территорию Республики Узбекистан, если такое перемещение является лишь частью пути, начинающегося и заканчивающегося за пределами территории Республики Узбекистан.	Данное определение является неполным, поскольку не охватывает транзитные перевозки, осуществляемые транспортными средствами Республики Узбекистан через территорию иностранных государств.
Перевозка транзитных грузов через территорию Республики Узбекистан может осуществляться одним или несколькими видами транспорта с использованием одного или нескольких перевозочных документов соответствующих видов транспорта.	
ПЕРЕГРУЗКА (перевалка) транзитного груза с одного вида транспорта на другой осуществляется на основании передаточных документов. При этом товаросопроводительные документы должны следовать с грузом на всем пути его следования.	Ч.3 ст.22 не соответствует абз.2 ч.1 ст.119 (Грузовые и иные операции с товаром, перемещаемым по таможенной территории в соответствии с таможенным режимом таможенного транзита) Таможенного кодекса Республики Узбекистан. В частности в абз.2 ч.1 ст.119 используется слово «перегрузка» и отсутствует слово «перевалка». Кроме того, не учитывается, что перегрузка (перевалка) транзитного груза осуществляется под таможенным контролем, в ходе которого таможенные органы имеют право запретить перегрузку (перевалку) транзитного груза и иные особенности, предусмотренные ст.119 Таможенного кодекса Республики Узбекистан.
В случае, если условия перевозки отдельных транзитных грузов требуют соответствующих операций с ними (разгрузка, перегрузка, разделение и тому подобных операций), такие грузы сохраняют статус транзитных грузов.	Ч.4 ст.22 не соответствует абз.3 ч.1 ст.119 (Грузовые и иные операции с товаром, перемещаемым по таможенной территории в соответствии с таможенным режимом таможенного транзита) Таможенного кодекса Республики Узбекистан.
ПЕРЕГРУЗКА (перевалка) транзитных грузов, следующих в прямом международном сообщении, осуществляется в транспортные средства, предоставляемые перевозчиком.	В абз.2 ч.1 ст.119 Таможенного кодекса Республики Узбекистан используется слово «перегрузка» и отсутствует слово «перевалка».
После заключения с оператором транзитной перевозки договора, перевозчики при получении от операторов транзитных перевозок заявок на перевозку транзитных грузов не вправе отказать им в удовлетворении указанных заявок. Исключением являются случаи отсутствия необходимых транспортных средств или невозможности их предоставления в связи с использованием на других перевозках или нахождении в ремонте, а также иные случаи, предусмотренные законодательством.	

<p>При таможенном режиме таможенного транзита ввезенный на территорию республики товар перемещается по таможенной территории между таможенным органом отправления и таможенным органом назначения, находящимся на таможенной границе, без уплаты таможенных пошлин и налогов, а также без применения мер экономической политики.</p>	<p>Данная норма повторяет ст.116 (Таможенный режим таможенного транзита) Таможенного кодекса Республики Узбекистан. Однако следует отметить, что предметом ст.116 является «товар», а не транспортные средства. Таким образом, ч.7 ст.22 проекта закона подлежит исключению, поскольку не является предметом проекта закона. Кроме того, ч.7 ст.22 проекта закона искажает нормы ч.1 ст.116 Таможенного кодекса Республики Узбекистан, поскольку не регулирует вопросы перемещения товаров под таможенным контролем и через территорию иностранного государства. В частях 1-6 ст.22 используется термин «груз», а в ч.7 и ч.8 вводится понятие «товар».</p>
<p>Срок таможенного транзита от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения устанавливается таможенным органом отправления в соответствии с обычным сроком перевозки товаров исходя из вида транспорта и возможностей транспортного средства, маршрута, других условий перевозки и (или) заявления декларанта или перевозчика, если перевозчик не выступал декларантом таможенного режима таможенного транзита, а также с учетом требований режима труда и отдыха водителя в соответствии с законодательством и международными договорами Республики Узбекистан, но не более предельного срока таможенного транзита.</p>	<p>Данная норма полностью повторяет ч.2 ст. 120 (Завершение таможенного режима таможенного транзита) Таможенного кодекса Республики Узбекистан. Однако следует отметить, что предметом ч.2 ст. 120 является «срок таможенного режима таможенного транзита», а не транспортные средства. Таким образом, ч.8 ст.22 проекта закона подлежит исключению, поскольку не является предметом проекта закона. Кроме того, ч.8 ст.22 предусматривает введение в проект закона понятия «декларант», которое связано с оформлением товара, а не транспортом. В частях 1-6 ст.22 используется понятие «груз», а в ч.8 вводится понятие «товар».</p>
<p>Предельный срок таможенного режима таможенного транзита не может превышать срок, определяемый со дня подачи уведомления на таможенный транзит из расчета: для воздушного транспорта – три календарных дня; для наземного и речного транспорта – одна тысяча километров за пятнадцать календарных дней.</p>	<p>Данная норма повторяет ч.3 ст.120 (Завершение таможенного режима таможенного транзита) Таможенного кодекса Республики Узбекистан. При этом в ч.3 ст.120 идет речь о сроках транзита товаров, а не о транспортных средствах.</p>
<p>Транзитные грузы перевозятся по территории Республики Узбекистан по перевозочным и коммерческим документам (счет-фактура (инвойс), спецификации, отгрузочные и упаковочные листы и другие документы, используемые при осуществлении внешнеторговой и иной деятельности),</p>	<p>Полный перечень документов представляемых таможенным органам при транзите определен в ст.18 (Документы, представляемые при ввозе товаров и (или) транспортных средств на таможенную территорию) Таможенного кодекса Республики</p>

составленным на бумажном носителе или в электронном виде.	<p>Узбекистан. При этом речь идет о грузах (товарах), а не о транспортных средствах, поэтому данная норма не является предметом данного проекта закона. Во избежание противоречий с Таможенным кодексом необходимо пересмотреть данную норму.</p>
<p>На перевозочных документах, указанных в части девятой настоящей статьи, оператор транзитной перевозки проставляет штамп «транзит». В качестве транзитной декларации могут представляться перевозочные, коммерческие и (или) иные документы, определенные международными договорами.</p>	<p>Полный перечень документов представляемых таможенным органам при транзите определен в ст.18 (Документы, представляемые при ввозе товаров и (или) транспортных средств на таможенную территорию) Таможенного кодекса Республики Узбекистан. При этом речь идет о грузах (товарах), а не о транспортных средствах, поэтому данная норма не является предметом данного проекта закона. Во избежание противоречий с Таможенным кодексом необходимо пересмотреть данную норму.</p>
<p>Статья 23. Ограничения в отношении отдельных транзитных грузов</p>	
<p>В целях обеспечения безопасности Республики Узбекистан, жизни и здоровья граждан Республики Узбекистан, защиты окружающей среды в отношении отдельных транзитных грузов, в том числе продукции военного назначения, могут применяться запреты или ограничения, а также санитарные, ветеринарно-санитарные и карантинные фитосанитарные меры и радиационные требования, установленные международными договорами.</p>	<p>Данную норму необходимо доработать. Проект закона регулирует отношения в сфере транспорта, а не перевозки грузов. Кроме того, слова «радиационные требования» необходимо привести в соответствие с Законом «О радиационной безопасности». Также данную норму необходимо привести в соответствие с законами «О ветеринарии» (ст.24), «О карантине растений» (ст.ст.21, 29).</p>
	<p>В данной статье проекта предусмотрены 3 основания для запрета и ограничения транзита отдельных грузов (В целях 1) обеспечения безопасности Республики Узбекистан, 2) жизни и здоровья граждан Республики Узбекистан, 3) защиты окружающей среды ...)</p> <p>Однако, в части 5 статьи 117 Таможенного кодекса указано, что к перемещению отдельных видов товаров через таможенную территорию в таможенном режиме таможенного транзита законодательством могут быть установлены и иные требования и условия.</p>
	<p>Нормы проекта закона и Таможенного кодекса не соответствуют друг другу. Данная статья сужает перечень</p>

	оснований введения ограничений в отношении отдельных транзитных грузов.
<p>Статья 24. Транзитные транспортные коридоры</p> <p>Транзитные транспортные коридоры создаются в целях оптимизации использования транспортной системы Республики Узбекистан для перевозок транзитных грузов в международном сообщении на направлении их наибольшей концентрации.</p>	<p>Данная статья не охватывает все виды транспортных коридоров. Например, В постановлении Кабинета Министров от 21 сентября 2019 года № 793 «О мерах по дальнейшему развитию придорожной и туристической инфраструктуры» речь идет о туристическом транспортном коридоре «Туристская магистраль Узбекистана» от г. Ханабада Андижанской области до г. Муйнака Республики Каракалпакстан. С учетом того, что данный проект закона должен регулировать в целом вопросы транспорта предлагается пересмотреть данную статью с целью уточнения того, что «транзитный транспортный коридор» является одним из видов транспортных коридоров. Также целесообразно определить общий статус, порядок ведения реестра транспортных коридоров и т.д.</p> <p>См. также абз.5 ч.2 ст. 27 (Задачи транспортной логистики), где применяются слова «транспортный коридор».</p>
<p>Пункты транзитного транспортного коридора должны быть оснащены информационными и техническими средствами, обеспечивающими дистанционный контроль за перемещением транспортных средств международной перевозки и соблюдением установленного маршрута перевозки грузов.</p>	
<p>На каждый транзитный транспортный коридор специально уполномоченным государственным органом в области транспорта составляется паспорт транзитного транспортного коридора, в который включаются следующие сведения и документы:</p>	
<p>вид транзитного транспортного коридора;</p> <p>наименование начального, конечного и промежуточных пунктов транзитного транспортного коридора;</p>	
<p>протяженность транзитного транспортного коридора;</p> <p>сведения о сроках перевозки транзитных грузов;</p>	
<p>технологические характеристики транзитного транспортного коридора и иные сведения, определяемые специально уполномоченным</p>	

государственным органом в области транспорта; технологические схемы осуществления государственного контроля и надзора.	
Начальным и конечным пунктами транзитного транспортного коридора являются соответствующие пункты пропуска через Государственную границу Республики Узбекистан.	Между ч.4 ст.24 и ст.25 имеются противоречия. В ч.4 ст.24 говорится о пунктах пропуска через Государственную границу, а в ст.25 – о таможенных пунктах ввоза и вывоза.
Транзитный транспортный коридор включается в реестр транзитных транспортных коридоров, ведение которого осуществляется специально уполномоченным государственным органом в области транспорта.	
Сведения, включаемые в реестр транзитных транспортных коридоров, размещаются на официальном сайте специально уполномоченного государственного органа в области транспорта.	Слова «официальном сайте» предлагается заменить словами «официальном веб-сайте».
Перечень транзитных транспортных коридоров утверждается Кабинетом Министров Республики Узбекистан.	
Статья 25. Идентификация транзитных грузов и документов	
При транзите груза в таможенных пунктах ввоза и вывоза осуществляется идентификация транзитных грузов и документов в целях недопущения совершения с транзитными грузами каких-либо операций, не предусмотренных законодательством о транзите грузов.	Между ч.4 ст.24 и ст.25 имеются противоречия. В ч.4 ст.24 говорится о пунктах пропуска через Государственную границу, а в ст.25 – о таможенных пунктах ввоза и вывоза. Слова «законодательством о транзите грузов» требуют уточнения, поскольку в законодательстве нет отдельного Закона «О транзите грузов», за исключением Закона «О транзите особых грузов и воинских контингентов», а согласно ст.2 проекта закона действие проекта закона не распространяется на отношения, связанные с деятельностью военных, военно-вспомогательных, пограничных судов, а также транзитных перевозок военной техники и воинских контингентов через территорию Республики Узбекистан.
Статья 26. Контроль за перевозкой транзитных грузов	
Контроль за перевозкой транзитных грузов осуществляется в пунктах пропуска через Государственную границу Республики Узбекистан должностными лицами уполномоченных государственных органов.	
В ходе контроля производится проверка соответствия транзитных грузов и средств транзита требованиям таможенного, санитарного,	

ветеринарного, фитосанитарного, радиологического, экологического и других видов контроля, устанавливаемым законодательством и международными договорами Республики Узбекистан.				
Обязательными условиями осуществления контроля за перевозкой транзитных грузов являются:				
комплексное, одновременное проведение всех видов контроля всеми службами, выполняющими государственные контрольные формальности;	Не совсем ясно значение слов «выполняющими государственные контрольные формальности».			
четкая регламентация проведения контроля и действий служащих уполномоченных государственных органов;				
выполнение функций контроля квалифицированными служащими уполномоченных государственных органов в установленные сроки;				
использование сертифицированных средств контроля;				
ускоренный и приоритетный порядок контроля при перевозке живых животных, скоропортящихся продуктов, трансплантатов, биоматериалов, специальных медицинских препаратов.				
Уполномоченные государственные органы и их должностные лица не могут передавать свои полномочия по контролю другим лицам.				
Глава 6. Транспортная логистика				
Статья 27. Задачи транспортной логистики				
Транспортная логистика должна своевременно и качественно обеспечивать согласованность и взаимосвязанность действий всех участников транспортного комплекса по планированию и управлению перевозкой по оптимальному маршруту с использованием различных видов транспорта, включая мониторинг за движением пассажиров, багажа, груза, почты и грузов на каждом этапе перевозки.	Термин «почта» не соответствует Закону Республики Узбекистан «О почтовой связи», в котором применяются понятия «почтовые отправления» и «курьерские отправления».			
Задачи транспортной логистики:				
согласованность параметров единой транспортной системы с применением единой технологии транспортировки, прямых перегрузок, безперегрузочного сообщения;				
единая методология исследования конъюнктуры рынка и построения единой тарифной системы;				
разработка и применение единых планов графиков перевозок;				
создание транспортных коридоров и транспортных цепей;				
	Вопрос: В каком законе, регулирующем отношения в области			

<p>обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса;</p> <p>определение рационального маршрута доставки груза;</p> <p>выбор типа и вида транспортного средства.</p>	<p>транспорта раскрывается термин «транспортных цепей»?</p>
<p>Статья 28. Транспортно-логистические центры</p> <p>На территории Республики Узбекистан в зависимости от операций, выполняемых в отношении товаров и транспортных средств, могут создаваться международные и региональные транспортно-логистические центры.</p>	<p>В данной статье не раскрывается правовой статус, организационно-правовые формы международных и региональных транспортно-логистических центров, порядок их создания и в чем состоит отличие между международными и региональными транспортно-логистическими центрами. При этом в ч.4 ст.28 раскрывается только предназначение региональных транспортно-логистических центров.</p>
<p>Транспортно-логистические центры обязаны своевременно и качественно предоставлять услуги по обработке, переработке, упаковке, хранению транспортно-логистических грузов, контейнеров и перевозимых в них грузов, а также других видов грузов, которые прибывают на объект и выезжают с него любыми видами транспорта, оказывать полный комплекс таможенных, банковских, логистических, оперативно-лабораторных, фитосанитарных, ветеринарных, санитарно-эпидемиологических, экологических, сертификационных и других услуг для экспорта и импорта грузов.</p>	<p>Не ясно значение слова «оперативно-лабораторные».</p>
<p>Основные функции государственных органов и других организаций в международных транспортно-логистических центрах осуществляются по принципу «Единое окно» и специализируются на предоставлении таможенных, пограничных, банковских, логистических, оперативно-лабораторных, фитосанитарных, ветеринарных, санитарно-эпидемиологических, экологических, сертификационных и других услуг.</p>	<p>Необходима редакционная доработка. Например, не совсем ясно значение слов «основные функции государственных органов». Кроме того слово «услуг» не применимо к словам «таможенных, пограничных...».</p>
<p>Региональные транспортно-логистические центры предназначены для оказания услуг по обработке, переработке, упаковке, хранению транспортно-логистических грузов, контейнеров и перевозимых в них грузов на территории Республики Узбекистан.</p>	

Типовые требования по оснащению транспортно-логистических центров современной техникой и оборудованием утверждаются Кабинетом Министров.	Слова «Кабинетом Министров» заменить словами «Кабинетом Министров Республики Узбекистан».
Глава 7. Транспортная безопасность	
Статья 29. Безопасность транспортных средств и сооружений	
Транспортные организации обязаны обеспечить безопасность жизни и здоровья граждан, эксплуатации транспортных средств и сооружений, а также охрану природы и окружающей среды.	Слово «сооружений» необходимо уточнить. Так, в ст.4 раскрывается понятие «объекты транспортной инфраструктуры», в состав которой входят сооружения , производственно-технологические комплексы, предназначенные для обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков и иных участников перевозочного процесса, а также для обеспечения работы транспортных средств. При этом в проекте закона отдельно слово «сооружений» не раскрывается. См. также название ст.31.
Работники, которые непосредственно обеспечивают безопасность транспортных средств и сооружений, для качественного выполнения своих обязанностей должны иметь соответствующие знания, навыки и подготовку, а также хорошее состояние здоровья.	Слово «сооружений» необходимо уточнить. Данная норма не соответствует названию статьи.(... безопасность жизни и здоровья граждан,... также охрану природы и окружающей среды) Слово «сооружений» необходимо уточнить. Слова «хорошее состояние здоровья» необходимо уточнить.
Территории транспортных организаций, станций, остановок, портов, пристаней, аэропортов, на которых осуществляется движение и проводятся маневры транспортных средств, производятся погрузочно-разгрузочные работы, являются зонами повышенной опасности. Нахождение граждан в таких зонах ограничивается. Запрещается размещение вблизи мест общего пользования сооружений, связанных с осуществлением хранения, погрузки, транспортировки и разгрузки взрывчатых, воспламеняющихся, радиоактивных и вредных веществ.	1. Слово «сооружений» необходимо уточнить. 2. Между ч.4 ст.36 и ч.3 ст.29 имеются противоречия. В обоих случаях дается определение понятия «зоны повышенной опасности» однако они отличаются по своему содержанию. Необходимо раскрыть смысл слов «мест общего пользования».
Ответственность за обеспечение установленных нормативов при строительстве и эксплуатации газо-, нефтепроводов и других коммуникаций, пересекающих автомобильные дороги и железнодорожные пути общего пользования или находящихся в непосредственной близости от них, несут их	1. Необходимо разъяснение слов «владельцы (пользователи)» по отношению к словам «при строительстве и эксплуатации». 2. Между ч.6 ст.36 и ч.4 ст.29 имеются разночтения. Кроме того, ч.6 ст.36 повторяет содержание ч.4 ст.29.

<p>владельцы (пользователи).</p> <p>Организации, отправляющие опасные грузы, обязаны предоставлять перевозчику необходимую информацию о безопасности такой перевозки и мерах, которые должны быть приняты в случае аварии.</p>	
<p>Организации, являющиеся отправителями, перевозчиками и получателями опасных грузов, для обеспечения безопасности движения должны соблюдать требования законодательства и иметь мобильные подразделения (группы), которые оснащены техническими, химическими и другими необходимыми средствами для предотвращения аварий и устранения их последствий при перевозке таких грузов</p>	
<p>Статья 30. Обеспечение транспортной безопасности</p>	<p>Ст.30 по своему содержанию не соответствует понятию «транспортная безопасность». Так, в ч.1 ст.30 говорится об объектах транспортной инфраструктуры. Вместе с тем, понятие «транспортная безопасность» касается всего «транспортного комплекса» - <i>комплекс транспортных организаций, перевозчиков, учреждений, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также организаций в сфере подготовки кадров, социально-бытового и культурного обслуживания работников транспорта</i>. Как следствие это перечень объектов обеспечения транспортной безопасности шире, чем предусмотрено ст.30.</p>
<p>Обеспечение безопасности объектов транспортной инфраструктуры возлагается на транспортные организации и перевозчиков, если иное не установлено законодательством.</p>	<p>Не соответствует понятию «объекты транспортной инфраструктуры» (ст.4) – сооружения, производственно-технологические комплексы, предназначенные для обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, перевозчиков и иных участников перевозочного процесса, а также для обеспечения работы транспортных средств.</p>
<p>Государственный надзор за соблюдением требований транспортной безопасности осуществляется в целях проверки выполнения транспортными организациями и перевозчиками требований транспортной безопасности.</p>	<p>Не соответствует понятию «транспортный комплекс» (ст.4) комплекс транспортных организаций, перевозчиков, учреждений, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также организаций в сфере подготовки кадров, социально-бытового и культурного обслуживания работников</p>

Государственный надзор в области обеспечения транспортной безопасности осуществляются компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности.	транспортга. Необходимо дополнить проект закона отдельной статьей определяющей перечень компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности и раскрывающей их полномочия.
Статья 31. Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств Оценкой уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств является определение степени защищённости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз совершения актов незаконного вмешательства.	Слова «от угроз совершения актов незаконного вмешательства» не соответствует понятию «транспортная безопасность», где применяются слова «...от актов незаконного вмешательства и обеспеченность его устойчивого функционирования в обычном режиме и в случаях чрезвычайных ситуаций».
Оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств проводится специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности, с учетом требований обеспечения транспортной безопасности.	
Результаты проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств утверждаются компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности.	Необходимо дополнить проект закона отдельной статьей определяющей перечень компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности и раскрывающей их полномочия.
Сведения о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств являются информацией ограниченного распространения.	
Сведения о результатах проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, указанных в части второй статьи 32 настоящего Закона, являются сведениями, составляющими государственные секреты.	
Статья 32. Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств	
Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств осуществляется компетентными органами в области обеспечения	Имеются разночтения между частями 1 и 3 ст.32. Так, в ч.1 ст.32 указаны компетентные органы в области обеспечения

обеспечения транспортной безопасности.	транспортной безопасности, а в ч.3 ст.32 - специально уполномоченные органы государственного управления в области обеспечения транспортной безопасности.
Количество категорий и критерии категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств устанавливаются Кабинетом Министров.	
Категорированные объекты включаются в реестр объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, ведение которого осуществляется специально уполномоченными органами государственного управления в области обеспечения транспортной безопасности.	Имеются разночтения между частями 1 и 3 ст.32.. Так, в ч.1 ст.32 указаны компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности, а в ч.3 ст.32 - специально уполномоченные органы государственного управления в области обеспечения транспортной безопасности.
Порядок формирования и ведения автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах, а также предоставления содержащихся в них данных устанавливается Кабинетом Министров.	ч.4 ст.32 не соответствует названию ст.32 и понятию «категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
Транспортные организации или перевозчики иностранного государства, которые выполняют международные перевозки в Республику Узбекистан, обеспечивают передачу данных, содержащихся в перевозочных документах (билетах), в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах.	ч.5 ст.32 не соответствует названию ст.32 и понятию «категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
Статья 33. Досмотр на транспорте	
В целях определения правонарушений пассажиров и лица, посещающие объекты транспортной инфраструктуры, вещи, находящиеся при них, в том числе ручная кладь и багаж, подлежат досмотру.	Не ясно, почему досмотру подлежат «пассажиры и лица...», а вопрос о досмотре транспортных средств остается неурегулированным, хотя проект закона называется «о транспорте». Кроме того, содержание ст.33 не соответствует названию. Так, в тексте ст.33 говорится о досмотре «пассажиров и лиц,... посещающих объекты транспортной инфраструктуры», а в названии говорится о досмотре на транспорте. При этом понятие «транспорт» не входит в понятие «объекты транспортной инфраструктуры».
Проведение досмотра пассажиров, багажа, грузобагажа, почты и грузов, а также лиц, посещающих объекты транспортной инфраструктуры, вещей, находящихся при них, в том числе ручной клади и багажа,	1. Пропущены слова «должностными лицами», поскольку досмотр проводится не государственным органом, а его должностными лицами.

<p>осуществляется уполномоченными государственными органами.</p>	<p>2. Термин «почта» не соответствует Закону Республики Узбекистан «О почтовой связи», в котором применяются понятия «почтовые отправления» и «курьерские отправления».</p> <p>3. Любое здание или сооружение субъектов предпринимательства, осуществляющих транспортные перевозки, согласно понятия «объекты транспортной инфраструктуры» является объектом транспортной инфраструктуры. Это приведет к тому, что после принятия данного Закона любые граждане, посещающие здание или сооружение предпринимателей, осуществляющие транспортные перевозки будут подлежать рассмотрению. С учетом этого неясно как на практике это требование будет исполняться, поскольку его невыполнение должно повлечь наступление соответствующей ответственности.</p> <p>Также следует отметить, что данная норма применима в отношении крупных объектов (вокзалы, аэропорт, метрополитен и т.д.) однако ее действие не имеет практического значения в отношении автомобильного транспорта. Например, к таким объектам транспортной инфраструктуры как остановка, парковка или офис (здание) субъектов малого бизнеса, расположенных на территории объектов транспортной инфраструктуры. При этом не ясно как будет проводиться (организован) досмотр особенно в труднодоступных регионах.</p>
<p>Статья 34. Организация работы транспорта при чрезвычайных ситуациях</p> <p>Транспортным организациям необходимо принимать срочные меры по ликвидации аварий, катастроф, опасных природных явлений, стихийных или иных бедствий, повлекших за собой создание помех для надлежащего функционирования транспорта.</p>	
<p>При возникновении чрезвычайных ситуаций природного, социального и техногенного характера, введении чрезвычайного положения договорные отношения транспортных организаций могут быть приостановлены по решению Кабинета Министров для ликвидации чрезвычайных ситуаций и их</p>	<p>Постановлением Кабинета Министров от 27.10.1998 г. № 455 утверждена Классификация чрезвычайных ситуаций техногенного, природного и экологического характера. При этом наличие чрезвычайных ситуаций социального характера не предусмотрено.</p>

последствий.	<p>Также такой вид чрезвычайной ситуации не предусмотрен Законом «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера».</p>
<p>Транспортные организации, операторы перевозок и перевозчики в условиях чрезвычайных ситуаций природного, социального и техногенного характера должны принимать необходимые меры по организации работы транспорта.</p>	<p>Постановлением Кабинета Министров от 27.10.1998 г. № 455 утверждена Классификация чрезвычайных ситуаций техногенного, природного и экологического характера. При этом наличие чрезвычайных ситуаций социального характера не предусмотрено. Также такой вид чрезвычайной ситуации не предусмотрен Законом «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера».</p>
<p>В условиях чрезвычайных ситуаций природного, социального и техногенного характера, введения чрезвычайного положения расходы транспортных организаций, операторов перевозок и перевозчиков по осуществлению перевозок, связанных с обеспечением мероприятий мобилизационной готовности, мероприятий по гражданской обороне и аварийно-спасательным и неотложным работам, возмещаются из средств Государственного бюджета Республики Узбекистан.</p>	<p>1. Постановлением Кабинета Министров от 27.10.1998 г. № 455 утверждена Классификация чрезвычайных ситуаций техногенного, природного и экологического характера. При этом наличие чрезвычайных ситуаций социального характера не предусмотрено. Также такой вид чрезвычайной ситуации не предусмотрен Законом «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера».</p> <p>2. Данная норма предусматривает выделение дополнительных средств из государственного бюджета. Вместе с тем, Законом «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» возмещение расходов не предусмотрено.</p>
	<p>Ст. 18 (Содействие спасательным службам и спасательным формированиям в осуществлении их деятельности) Закона «О спасательной службе и статусе спасателя» предусмотрено, что органы государственного управления, органы государственной власти на местах, органы самоуправления граждан и организации обязаны оказывать содействие спасательным службам и спасательным формированиям при выполнении работ по ликвидации чрезвычайных ситуаций, в том числе предоставлять им необходимые транспортные и материальные средства с последующим возмещением в установленном порядке. Однако, Согласно Положения о порядке привлечения спасательных служб</p>

	<p>и спасательных формирований к ликвидации чрезвычайных ситуаций (Приложение к Постановлению Кабинета Министров от 05.01.2010 г. № 2) материальное и финансовое обеспечение мероприятий по ликвидации чрезвычайных ситуаций осуществляется за счет средств объектов и организаций, находящихся в зонах чрезвычайных ситуаций, средств органов государственного или хозяйственного управления, в ведомстве которых они состоят, а также средств бюджета Республики Каракалпакстан, местных бюджетов областей и города Ташкента и других источников. Таким образом, возмещение расходов из средств Государственного бюджета Республики Узбекистан также не предусмотрено.</p>
<p>Ответственность за умышленное блокирование транспортных коммуникаций путем создания различных препятствий, которые могут повлечь нарушение работы железнодорожного, автомобильного, воздушного, водного, городского пассажирского транспорта, устанавливается законодательством.</p>	<p>1. Ст. 263 УК РУ предусматривается ответственность за приведение в негодность железнодорожного, морского, речного, воздушного транспортного средства или путей сообщения. В связи с этим необходимо обсудить со специалистами подпадает ли ч.5 ст.34 под действие ст. 263 УК РУ, если нет, то каким Законом будет предусмотрена ответственность за действия предусмотренные ч.5 ст.34 проекта закона.</p> <p>2. Также предлагается обсудить термин «водного транспорта», поскольку в ст. 263 УК РУ применяются термины «морской и речной транспорт».</p> <p>3. Данная норма не стыкуется со ст.6 где отсутствует понятие «городской пассажирский транспорт».</p>
<p>Убытки, причиненные транспорту вследствие умышленного повреждения транспортных коммуникаций и других незаконных действий, направленных на нарушение беспрепятственной и непрерывной работы транспортных средств, возмещаются транспортным организациям, операторам перевозок и перевозчикам виновными лицами в порядке, установленном законом.</p>	
<p>Министерство по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан и местные органы власти оказывают непосредственную помощь в ликвидации</p>	<p>1. Постановлением КМ РУ³ от 27.10.1998 г. N 455 утверждена Классификация чрезвычайных ситуаций техногенного, природного</p>

<p>обстоятельств, возникших в результате чрезвычайных ситуаций природного, социального и техногенного характера и представляющих угрозу жизни и здоровью людей, сохранности грузов, а также безопасности транспортных средств и сооружений.</p>	<p>и экологического характера. При этом наличие чрезвычайных ситуаций социального характера не предусмотрено. Также такой вид чрезвычайной ситуации не предусмотрен Законом «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера».</p> <p>2. Необходимо уточнить слова «сооружений», не подразумевается ли в данном случае «объекты транспортной инфраструктуры».</p> <p>3. Слова «местные органы власти» заменить слова «органы государственной власти на местах».</p> <p>4. Данная норма не соответствует ст.8 Закона «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», в которой изложены полномочия Министерства по чрезвычайным ситуациям Республики Узбекистан. Например, ст.8 предусмотрено, что МЧС принимает меры по предотвращению чрезвычайных ситуаций, спасению жизни и сохранению здоровья людей, защите материальных и культурных ценностей, а также ликвидации последствий и снижению ущерба при чрезвычайных ситуациях. Таким образом, о сохранности грузов, а также безопасности транспортных средств и сооружений в ст.8 ничего не говорится.</p> <p>5. Данная норма не соответствует ч.2 ст.23 Закона «О железнодорожном транспорте».</p> <p><i>Органы государственной власти и управления оказывают предприятия железнодорожного транспорта помощь в ликвидации последствий крушений, аварий, стихийных бедствий и других чрезвычайных обстоятельств, угрожающих жизни и здоровью людей, окружающей природной среде, безопасности движения и сохранности грузов.</i></p>
<p>Ущерб, причиненный в результате умышленного препятствия на дороге и других незаконных действий, направленных на нарушение беспрепятственной и бесперебойной работы транспортных средств, возмещается транспортным организациям виновными лицами в порядке,</p>	

установленном законом.	
<p>Статья 35. Охрана грузов и объектов транспорта</p> <p>Транспортные организации, операторы перевозок, перевозчики обеспечивают сохранность грузов и багажа с момента их принятия для перевозки и до выдачи их получателем, если иное не предусмотрено договором.</p>	Необходимо раскрыть понятие «объектов транспорта».
<p>Охрана грузов и объектов транспорта может осуществляться ведомственными подразделениями военизированной охраны и правоохранительными органами.</p>	Слова «ведомственными подразделениями военизированной охраны» заменить словами «подразделениями ведомственной военизированной охраны», что будет соответствовать ст.24 Закона «Об оружии».
<p>Ведомственные подразделения военизированной охраны обеспечивают огнестрельным оружием и специальными средствами. Порядок применения оружия и специальных средств устанавливается в соответствии с законодательством.</p>	Предлагается исключить данную норму, так как она является предметом Закона «Об оружии».
<p>Охрана наиболее важных объектов транспорта и специальных грузов осуществляется подразделениями охраны Министерства обороны, Службы государственной безопасности, Министерства внутренних дел и Национальной гвардии Республики Узбекистан, а также ведомственными подразделениями военизированной охраны.</p>	Слова «ведомственными подразделениями военизированной охраны» заменить словами «подразделениями ведомственной военизированной охраны», что будет соответствовать ст.24 Закона «Об оружии».
<p>Статья 36. Обеспечение безопасности и экологических норм на транспорте</p>	
<p>Требования безопасности на транспорте, методы контроля их соблюдения, а также формы оценки их соответствия устанавливаются нормативно-правовыми актами и нормативными документами в области технического регулирования.</p>	
<p>Транспортные организации и перевозчики обязаны обеспечить безопасность жизни и здоровья граждан, безопасность эксплуатации транспортных средств, грузоперевозок и полетов, а также охрану окружающей среды.</p>	
<p>Работники, которые непосредственно обеспечивают безопасность автотранспортных средств, должны иметь соответствующую профессиональную подготовку и по состоянию здоровья быть способными качественно выполнять свои обязанности. Эти работники, а также работники,</p>	

<p>подвергающиеся воздействию вредных и опасных условий труда, должны проходить в установленном порядке медицинские обследования.</p>	
<p>Территории метрополитена, вокзалов, станций, портов, пристаней, аэропортов, транспортных организаций, пассажирских платформ, железнодорожных и водных путей, на которых осуществляется движение транспортных средств, проводятся маневровые и погрузочно-разгрузочные работы, являются зонами повышенной опасности и, при необходимости, ограждаются и оборудуются техническими средствами контроля. Правила нахождения физических лиц и размещения объектов в зонах повышенной опасности, проведения в них работ утверждаются Кабинетом Министров Республики Узбекистан.</p>	<p>Между ч.3 ст.29 и ч.4 ст.36 имеются противоречия. В обоих случаях дается определение понятия «зоны повышенной опасности», однако они отличаются по своему содержанию. Также имеет место дублирование.</p>
<p>Объекты, на территории которых осуществляются производство, хранение, погрузка, транспортировка и разгрузка опасных грузов, должны быть удалены от мест общего пользования, сооружений, жилых массивов, природных территорий и объектов, подлежащих особой охране на расстоянии, обеспечивающее их безопасную работу. Минимальные расстояния от указанных объектов до мест общего пользования, сооружений, жилых массивов, природных территорий и объектов, подлежащих особой охране, в местах пересечения автомобильных дорог и железнодорожных путей общего пользования трубопроводами, линиями связи, электропередачи и другими сооружениями, а также нормы строительства и содержания таких объектов в местах пересечения и сближения с автомобильными дорогами и путями общего пользования устанавливаются нормативными документами в области технического регулирования.</p>	<p>Данная норма нуждается в доработке, поскольку противоречит ч.4 ст.21 Закона «О железнодорожном транспорте».</p>
<p>Ответственность за обеспечение установленных нормативов при строительстве и эксплуатации газо-, нефтепроводов и других сооружений, пересекających автомобильные дороги и железнодорожные пути общего пользования или находящиеся в непосредственной близости от них, а также за безопасность эксплуатации указанных сооружений несут их владельцы.</p>	<p>Между ч.6 ст.36 и ч.4 ст.29 имеются разночтения. Кроме того, ч.6 ст.36 повторяет содержание ч.4 ст.29. Необходимо это устранить.</p>
<p>Переоборудование коммуникаций, связанное с реконструкцией и ремонтом сооружений транспорта, расположенных в полосе отвода автомобильных дорог и железнодорожных путей, осуществляется за счет средств собственников таких коммуникаций.</p>	

<p>Охрана и сопровождение опасных грузов обеспечиваются отправителями или получателями грузов на всем пути следования. Владельцы опасных и специальных грузов, перевозимых транспортом, отправляющие и получающие такие грузы, должны гарантировать безопасность их перевозки, погрузки и разгрузки с привлечением средств и мобильных подразделений, необходимых для ликвидации аварийных ситуаций и последствий аварий в случаях их возникновения при перевозке этих грузов.</p>	<p>1. Ч.6 ст.36 по своему смыслу повторяет ч.6 ст.29. Необходимо это устранить.</p> <p>2. Данная норма, противоречит ч.1 ст.22 Закона «О железнодорожном транспорте» согласно которой охрана грузов в пути следования и на железнодорожных станциях, ... осуществляются подразделениями военизированной охраны железнодорожного транспорта.</p> <p>3. Эта норма также противоречит ст.18 Закона «Об автомобильном транспорте», согласно которой обеспечение сохранности багажа и грузов с момента принятия их к перевозке и до выдачи получателю является обязанностью перевозчика.</p>
<p>Транспортные организации и перевозчики обязаны обеспечивать безопасность транспортировки опасных и специальных грузов и принимать участие в ликвидации последствий аварий в случаях их возникновения при перевозке этих грузов.</p>	
<p>Отношения, возникающие в сфере перевозки опасных грузов, регулируются законодательством о перевозке опасных грузов.</p>	<p>Слова «законодательством о перевозке опасных грузов» необходимо уточнить, в связи с отсутствием такого отдельного закона.</p>
<p>Запрещается проектирование и строительство транспортных организаций на площадях залегания полезных ископаемых, размещение в местах их залегания подземных сооружений. В исключительных случаях они допускаются по разрешению специально уполномоченного государственного органа в области геологии и охраны недр.</p>	<p>Привести в соответствие с Законом «О недрах».</p>
<p>Транспортные организации и перевозчики обязаны планировать, осуществлять организацию и финансирование природоохранных мероприятий, вести производственный и ведомственный контроль в области охраны окружающей природной среды и недр, обеспечивать соблюдение установленных норм по охране окружающей среды, воздушного бассейна, водоемов, земель и рациональному использованию природных ресурсов и другим критериям, регламентирующим максимально допустимые нагрузки на окружающую среду.</p>	<p>Привести в соответствие с Законом «Об экологическом контроле».</p>
<p>За ущерб, причиненный окружающей среде, перевозчики несут</p>	

ответственность в порядке, установленном законодательством.	
Отдельные категории работников транспорта, работа которых непосредственно связана с движением транспортных средств и обеспечением безопасности транспортных средств, обязаны соблюдать особенности режима рабочего времени, режима отдыха и других условий труда в порядке, установленном законодательством в области транспорта.	Слова «законодательством в области транспорта» заменить словами «законодательством о транспорте».
Транспортные организации и перевозчики обязаны организовывать проведение предварительных и периодических медицинских осмотров работников, связанных с движением транспортных средств и занятых на работах с неблагоприятными условиями труда. Перечень таких должностей и работ, а также порядок проведения медицинских осмотров устанавливаются Министерством здравоохранения Республики Узбекистан.	Необходимо пересмотреть с учетом Закона «Об охране труда»
Вопросы безопасности движения транспортных средств на территории республики, связанные с деятельностью транспорта других государств, регулируются законодательством Республики Узбекистан и международными договорами.	Слово «республики» заменить словами «Республики Узбекистан».
Глава 8. Ответственность, претензии и иски на транспорте	Глава 8 состоит из ст.37 и ст.38, в которых не раскрываются вопросы подачи претензий и исков, т.е. название главы не соответствует ее содержанию.
Статья 37. Ответственность за утрату, недостачу или повреждение грузов, багажа и почтовых отправлений	<p>1. Название ст. 37 необходимо доработать, поскольку оно не полностью охватывает содержание статьи. Например, ч.4 и ч.5 ст. 37 также предусматривают ответственность за просрочку в доставке, а в ч.8 поднимается вопрос об изменении качества груза и т.д.</p> <p>2. Следует отметить, что данная статья содержит общие положения об ответственности и положения об ответственности при смешанных перевозках. В связи с этим целесообразно положения об ответственности при смешанных перевозках выделить в отдельную статью.</p> <p>3. Слова «почтовых отправлений» необходимо привести в соответствие с ч.3 ст.14 Закона «О почтовой связи».</p>
Соглашения между субъектами транспортной деятельности об	ч.1 ст.37 не соответствует названию ст.37. Кроме того, из

ограничении или устранении установленной актами законодательства ответственности признаются недействительными, возможность таких соглашений предусмотрена международными договорами, за исключением случаев, предусмотренных законодательством в области транспорта.	предложенной редакции непонятно о какой ответственности идет речь. Данная норма также не соответствует ч.2 ст. 718 Гражданского кодекса Республики Узбекистан, согласно которой <i>соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны.</i>
Перевозчик обеспечивает сохранность грузов, багажа и почтовых отправлений с момента принятия их к перевозке и до выдачи получателю.	<p>Согласно ч.1 ст. 114 Воздушного кодекса Республики Узбекистан багаж может быть выдан получателю или другому уполномоченному лицу. Однако ч.2 ст.37 не предусматривает возможность выдачи багажа другому уполномоченному лицу. Таким образом, возникают противоречия.</p> <p>Слова «почтовых отправлений» необходимо привести в соответствие с ч.3 ст.14 Закона «О почтовой связи».</p>
Перевозчик отвечает за утрату, недостачу или повреждение груза или багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза или багажа произошли не по его вине.	ч.3 ст.37 не соответствует ч.1 ст. 721 Гражданского кодекса Республики Узбекистан, согласно которой <i>перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) принятого к перевозке груза и багажа, если не докажет, что утрата, недостача либо повреждение (порча) груза или багажа произошли не по его вине.</i>
При смешанных перевозках оператор смешанных перевозок несет ответственность перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение груза, просрочку в доставке, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза, а также просрочка доставки груза произошли не по его вине, а также за действия и упущения своих работников или третьих лиц, привлеченных к исполнению договора согласно законодательству.	Слова «упущения своих работников или третьих лиц, привлеченных к исполнению договора согласно законодательству» необходимо уточнить. Не ясно, что следует понимать под словом «упущение», поскольку ответственность возникает в случае невыполнения договорных обязательств, в случае их ненадлежащего исполнения или неисполнения. Это же касается и слов «привлеченных к исполнению договора согласно законодательству».
Перевозчик, участвующий в смешанной перевозке, несет ответственность перед оператором смешанных перевозок за утрату, недостачу или повреждение груза, просрочку в доставке, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение груза, а также просрочка доставки груза произошли не по его вине, с момента приема груза к перевозке и до	

момента его передачи другому перевозчику или выдачи клиенту или экспедитору.	Не предусмотрена выдача груза «уполномоченному лицу».
Ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается: в случаях утраты или недостачи – в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа; в случае повреждения (порчи) груза или багажа – в размере суммы, на которую понизилась их стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа – в размере их стоимости; в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности, – в размере объявленной стоимости груза или багажа.	<p>1. Ч.7 ст.37 дублирует ч.2 ст. 721 Гражданского кодекса Республики Узбекистан, однако при этом нуждается в редакционной доработке в целях исключения разночтений между ними.</p> <p>2. Данная норма содержит исчерпывающий перечень видов возмещения ущерба. При этом не учитывается наличие иных видов предусмотренных ст.22 Закона «Об автомобильном транспорте», согласно которой ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком в размере стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза или багажа, а также стоимости провозной платы, полученной перевозчиком от клиента за доставку утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза или багажа, если эта плата не входит в цену груза или багажа. В связи с этим возникают противоречия, которые необходимо устранить.</p> <p>Иные виды возмещения ущерба предусмотрены ст. 116 (Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение груза и багажа, а также вещей, находившихся при пассажире) Воздушного кодекса Республики Узбекистан.</p> <p>Необходимо уточнить термин «несохранности груза или багажа», поскольку речь идет об утрате или об утрате свойств и качества (см. также ч.8 ст.37).</p> <p>Непонятно значение слов «в одностороннем порядке».</p>
Документы о причинах несохранности груза или багажа (коммерческий акт, акт общей формы и иные документы), составленные перевозчиком, а при смешанных перевозках -- оператором смешанных перевозок или перевозчиком, участвующим в смешанных перевозках, в одностороннем порядке, в случае спора, подлежат оценке судом наряду с другими документами, удостоверяющими обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчика, отправителя либо получателя груза или багажа.	
Если в результате повреждения, за которое отвечает перевозчик, а при смешанных перевозках – оператор смешанных перевозок и перевозчик, участвующий в смешанных перевозках, качество груза или багажа	

<p>изменилось настолько, что он не может быть использован по прямому назначению, получатель груза или багажа вправе от него отказаться и потребовать возмещения за его утрату.</p>	
<p>В случаях утраты или недостачи груза или багажа перевозчик, а при смешанных перевозках – оператор смешанных перевозок клиенту (грузоотправителю, грузополучателю, пассажиру, фрахтователю) и перевозчик, участвующий в смешанных перевозках, оператору смешанных перевозок вместе с выплатой возмещения возвращает плату за перевозку утраченного груза или багажа.</p>	
<p>Зарегистрированный багаж или груз считается утраченным, если это признано перевозчиком, а при смешанных перевозках оператором смешанных перевозок и перевозчиком, участвующим в смешанных перевозках, или если этот багаж или груз не прибыл в пункт назначения перевозки в течение семи дней по истечении срока доставки. При этом если багаж или груз прибыл по истечении указанного срока, получатель вправе принять груз и возместить уплаченную перевозчиком сумму за утрату багажа или груза, а при смешанных перевозках сумма за утрату багажа или груза может быть возвращена клиентом оператору смешанных перевозок, оператором смешанных перевозок – перевозчику.</p>	<p>Ч.10 ст.37 необходимо доработать. Например, слова «груз считается утраченным, если это признано перевозчиком» ущемляют права получателя груза (клиента).</p> <p>Слова «получатель вправе принять груз и возместить уплаченную перевозчиком сумму за утрату багажа или груза» вызывают вопросы. Не нарушает ли это права перевозчика, поскольку груз был доставлен получателю, при этом перевозчик несет убытки в размере стоимости груза.</p>
<p>Законами Республики Узбекистан могут предусматриваться и иные виды ответственности перевозчика и участников смешанных перевозок.</p>	

<p>Статья 38. Ответственность за причинение смерти или повреждение здоровья пассажира</p> <p>Перевозчик несет гражданскую ответственность за вред, возникший вследствие причинения смерти или повреждения здоровья пассажиру при перевозке, если не докажет, что вред возник вследствие умысла потерпевшего или обстоятельств непреодолимой силы.</p>	<p>Ст.38 нуждается в доработке. Например, нормы данной статьи аналогичны нормам законов «О железнодорожном транспорте» (ст.26) и «Об автомобильном транспорте» (ст.26). Вместе с тем, в указанных нормах ответственность за причинение вреда жизни пассажира, а в ст.38 проекта закона – за причинение смерти пассажира. Таким образом, возникают несоответствия в терминологии, в том числе и применяемой в главе 57 Гражданского кодекса Республики Узбекистан. Вместе с тем, ст.113 Воздушного кодекса Республики Узбекистан предусмотрена ответственность перевозчика за причинение смерти пассажира. При этом в отличии от ст.38 проекта закона обстоятельством освобождения от ответственности перевозчика является не умысел потерпевшего, а грубая неосторожность самого потерпевшего. Учитывая, что проект закона регулирует вопросы деятельности всех видов транспорта, возникает существенное противоречие, которое необходимо устранить.</p>
<p>Глава 9. Заключительные положения</p>	
<p>Статья 39. Разрешение споров</p> <p>Споры, возникающие в области транспорта, разрешаются в порядке, установленном законодательством.</p>	
<p>Статья 40. Ответственность за нарушение законодательства о транспорте</p> <p>Лица, виновные в нарушении законодательства о транспорте, несут ответственность в установленном порядке.</p>	
<p>Статья 41. Обеспечение исполнения, доведения, разъяснения сути и значения настоящего Закона</p> <p>Специально уполномоченному государственному органу в области транспорта и другим заинтересованным организациям обеспечить исполнение, доведение до исполнителей и разъяснение среди населения сути и значения настоящего Закона.</p>	<p>Слова «Специально уполномоченному государственному органу в области транспорта» заменить словами «Министерству транспорта Республики Узбекистан».</p>
<p>Статья 42. Приведение законодательства в соответствие с настоящим Законом</p>	

<p>Кабинету Министров Республики Узбекистан: привести решения правительства в соответствие с настоящим Законом; обеспечить пересмотр и отмену органами государственного управления их нормативно-правовых актов, противоречащих настоящему Закону.</p>	
<p>Статья 43. Вступление в силу настоящего Закона Настоящий Закон вступает в силу по истечении трех месяцев со дня его официального опубликования.</p>	