

В. Н. Гречуха

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО РОССИИ

УЧЕБНИК ДЛЯ АКАДЕМИЧЕСКОГО БАКАЛАВРИАТА

2-е издание, переработанное и дополненное

*Рекомендовано Учебно-методическим отделом высшего образования
в качестве учебника для студентов высших учебных заведений,
обучающихся по юридическим направлениям и специальностям*

*Допущено Учебно-методическим объединением вузов Российской
Федерации по юридическому образованию в качестве учебника
для студентов высших учебных заведений*

**Книга доступна в электронной библиотечной системе
biblio-online.ru**

Москва ■ Юрайт ■ 2017

УДК 34
ББК 67.404.2я73
Г81

Автор:

Гречуха Владимир Николаевич — профессор, доктор юридических наук, профессор кафедры предпринимательского права юридического факультета Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, заслуженный юрист Российской Федерации, автор трех и соавтор семи учебников, автор свыше 120 монографий, учебных пособий, статей и других публикаций.

Гречуха, В. Н.

Г81 Транспортное право России : учебник для академического бакалавриата / В. Н. Гречуха. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2017. — 484 с. — Серия : Бакалавр. Академический курс.

ISBN 978-5-534-02985-7

В учебнике освещены основные положения, характеризующие природу и специфику российского транспортного права, его подотраслей и институтов, рассмотрены вопросы управления в области транспорта, понятия перевозки, договорных оснований ее организации и осуществления, дан анализ ответственности за нарушение обязательств по перевозке. Раскрыты особенности правового регулирования перевозок пассажиров, багажа, грузов автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом. Исследованы вопросы транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок и страхования при их осуществлении.

Соответствует актуальным требованиям Федерального государственного образовательного стандарта высшего образования.

Для студентов, аспирантов и преподавателей юридических вузов и факультетов, транспортных вузов, юристов-практиков, работников транспортных структур.

УДК 34
ББК 67.404.2я73

*Информационно-правовая поддержка
предоставлена компанией «Гарант»*



Все права защищены. Никакая часть данной книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме без письменного разрешения владельцев авторских прав. Правовую поддержку издательства обеспечивает юридическая компания «Дельфи».

ISBN 978-5-534-02985-7

© Гречуха В. Н., 2012
© Гречуха В. Н., 2014, с изменениями
© ООО «Издательство Юрайт», 2017

Оглавление

Предисловие	7
Принятые сокращения	9

Раздел 1. ОБЩАЯ ЧАСТЬ

Глава 1. Понятие транспортного права	13
1.1. Транспортное право — комплексная отрасль права	13
1.2. Принципы транспортного права	15
1.3. Система транспортного права	20
<i>Вопросы и задания для самоконтроля</i>	24
Глава 2. Источники транспортного права	25
2.1. Понятие источников транспортного права, их классификация	25
2.2. Законы и подзаконные нормативные правовые акты как источники транспортного права	28
2.3. Унификация транспортного законодательства	31
<i>Вопросы и задания для самоконтроля</i>	38
Глава 3. Транспортные правоотношения	39
3.1. Понятие транспортного правоотношения, его структура	39
3.2. Субъекты транспортных правоотношений имущественного характера	42
3.3. Виды транспортных правоотношений	45
<i>Вопросы и задания для самоконтроля</i>	51
Глава 4. Государственное управление в области транспорта	52
4.1. Организационно-правовая система государственного управления в области транспорта	52
4.2. Полномочия федеральных органов исполнительной власти в области транспорта	60
4.3. Государственный контроль и надзор в области транспорта	64
4.4. Лицензирование отдельных видов транспортной деятельности	68
<i>Вопросы и задания для самоконтроля</i>	71
Глава 5. Перевозка. Транспортные договоры	73
5.1. Перевозка как гражданско-правовая категория	73
5.2. Понятие транспортных договоров и их классификация	77
5.3. Договор об организации перевозки грузов	85
5.4. Договор подачи транспортных средств	90
<i>Вопросы и задания для самоконтроля</i>	92

Глава 6. Договор перевозки груза	93
6.1. Понятие договора перевозки груза.....	93
6.2. Структурные элементы договора перевозки груза	100
6.3. Содержание договора перевозки груза	106
<i>Вопросы и задания для самоконтроля.....</i>	<i>111</i>
Глава 7. Договоры перевозки пассажира и багажа	112
7.1. Понятие договора перевозки пассажира	112
7.2. Структурные элементы договора перевозки пассажира.....	114
7.3. Понятие договора перевозки багажа.....	119
<i>Вопросы и задания для самоконтроля.....</i>	<i>123</i>
Глава 8. Ответственность за нарушения обязательств по перевозке ...	124
8.1. Понятие и признаки ответственности за нарушения обязательств по перевозке.....	124
8.2. Особенности ответственности за нарушение обязательств по перевозке...	126
8.3. Основания и условия ответственности за нарушения обязательств по перевозке.....	131
8.4. Ответственность за отдельные нарушения обязательств по перевозке груза.....	139
8.5. Ответственность за нарушения обязательств по перевозке пассажира и багажа	154
<i>Вопросы и задания для самоконтроля.....</i>	<i>165</i>

Раздел 2 ОСОБЕННАЯ ЧАСТЬ

Глава 9. Перевозки автомобильным транспортом.....	169
9.1. Обязательства по подаче автомобильного транспорта и предъявлению груза к перевозке	169
9.2. Договор перевозки груза автомобильным транспортом.....	173
9.3. Договор фрахтования для перевозки груза автомобильным транспортом.....	179
9.4. Ответственность за нарушения обязательств по перевозке груза автомобильным транспортом	182
9.5. Регулярные перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом. Договоры перевозки пассажира и багажа.....	186
9.6. Перевозки пассажиров и багажа по заказам.....	192
9.7. Перевозки пассажиров и багажа легковыми такси.....	196
9.8. Ответственность за нарушения обязательств по перевозке пассажира и багажа	198
9.9. Основания освобождения от ответственности при перевозках. Акты и иные документы, удостоверяющие нарушения обязательств при перевозках.....	200
<i>Вопросы и задания для самоконтроля.....</i>	<i>202</i>
Глава 10. Перевозки железнодорожным транспортом	204
10.1. Договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта	204

10.2. Обязательства по подаче вагонов, контейнеров и предъявлению грузов к перевозке.....	211
10.3. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом.....	221
10.4. Ответственность за нарушения обязательств по перевозке груза железнодорожным транспортом.....	232
10.5. Договор перевозки пассажира железнодорожным транспортом.....	241
10.6. Перевозки багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом.....	248
10.7. Ответственность за нарушения обязательств по перевозке пассажира, багажа и грузобагажа	252
<i>Вопросы и задания для самоконтроля.....</i>	<i>255</i>
Глава 11. Перевозки воздушным транспортом	256
11.1. Бронирование перевозок воздушным транспортом.....	256
11.2. Обязательства по подаче воздушного судна и предъявлению груза к перевозке.....	259
11.3. Договор воздушной перевозки груза.....	262
11.4. Ответственность за нарушения обязательств по перевозке груза воздушным транспортом	270
11.5. Договор воздушной перевозки пассажира	274
11.6. Перевозка багажа воздушным транспортом	284
11.7. Ответственность перевозчика за нарушения обязательств по перевозке пассажира и багажа	288
<i>Вопросы и задания для самоконтроля.....</i>	<i>290</i>
Глава 12. Перевозки морским транспортом	291
12.1. Долгосрочный договор об организации морских перевозок грузов. Договор морской перевозки груза.....	291
12.2. Перевозка груза по коносаменту.....	297
12.3. Договор фрахтования (чартер).....	307
12.4. Ответственность за нарушения обязательств по морской перевозке груза	317
12.5. Договоры морской перевозки пассажира и багажа	324
12.6. Ответственность перевозчика за нарушения обязательств по перевозке пассажира и багажа	332
12.7. Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер).....	337
12.8. Договор фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер)	346
<i>Вопросы и задания для самоконтроля.....</i>	<i>350</i>
Глава 13. Перевозки внутренним водным транспортом	352
13.1. Обязательства по подаче судна и предъявлению груза для перевозки.....	352
13.2. Договор перевозки груза внутренним водным транспортом	355
13.3. Ответственность за нарушения обязательств по перевозке груза внутренним водным транспортом.....	362
13.4. Договоры перевозки пассажира и багажа внутренним водным транспортом	365
13.5. Ответственность за нарушения обязательств по перевозке пассажира и багажа.....	371
13.6. Договор буксировки	372
<i>Вопросы и задания для самоконтроля.....</i>	<i>379</i>

Глава 14. Перевозки в прямом смешанном сообщении	380
14.1. Понятие и особенности перевозки в прямом смешанном сообщении.....	380
14.2. Договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении	382
14.3. Узловое соглашение	387
14.4. Ответственность за нарушения обязательств по перевозке в прямом смешанном сообщении.....	396
<i>Вопросы и задания для самоконтроля.....</i>	<i>405</i>
Глава 15. Претензии и иски по перевозкам	406
15.1. Понятие претензионно-искового порядка разрешения споров при перевозках	406
15.2. Претензионный порядок разрешения споров при перевозках грузов	407
15.3. Претензионный порядок разрешения споров при перевозках пассажиров	410
15.4. Условия предъявления иска.....	412
<i>Вопросы и задания для самоконтроля.....</i>	<i>415</i>
Глава 16. Транспортная экспедиция	416
16.1. Понятие транспортной экспедиции, ее нормативная регламентация	416
16.2. Договор транспортной экспедиции.....	420
16.3. Ответственность сторон за нарушения обязательств из договора транспортной экспедиции.....	433
16.4. Претензии и иски	437
<i>Вопросы и задания для самоконтроля.....</i>	<i>439</i>
Глава 17. Страхование при использовании транспорта	440
17.1. Понятие страхования при использовании транспорта, его виды и формы	440
17.2. Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров	447
17.3. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств	462
17.4. Договор морского страхования	476
<i>Вопросы и задания для самоконтроля.....</i>	<i>484</i>

Предисловие

Транспорту принадлежит важная роль в развитии экономики государства. Он служит обеспечению производства и обращения продукции промышленности, сельского хозяйства, нужд капитального строительства, удовлетворению потребностей граждан в перевозках. Транспортная деятельность по перемещению грузов и пассажиров многообразна и носит достаточно сложный характер. Это обусловлено тем, что, во-первых, складывающиеся транспортные правоотношения являются отношениями не одного вида. Они включают имущественные договорные отношения по перевозкам, административно-правовые отношения, связанные с контролем и надзором за техническим состоянием транспорта, его пригодностью для выполнения перевозок, соблюдением условий использования транспортных артерий, управлением в области транспорта, трудовые отношения на транспорте, процессуальные отношения в связи с претензионным порядком разрешения споров по перевозкам.

Во-вторых, перевозки осуществляются различными видами транспорта. Учет их особенностей потребовал создания для каждого вида транспорта своей нормативной источниковой базы.

В-третьих, поскольку транспортная деятельность заключается в осуществлении перевозок грузов, пассажиров, багажа, грузобагажа, каждый из перечисленных видов транспорта имеет некоторые свои договорные условия и формы, а также особенности ответственности сторон за нарушения обязательств по перевозкам.

Учебник охватывает указанные основополагающие аспекты договорных начал организации и осуществления перевозок. Он представляет собой первую попытку подготовки подобного рода издания, охватывающего как общие положения транспортного права, так и конкретные вопросы особенностей правового регулирования перевозок отдельными видами транспорта. Учебник отвечает общим требованиям Государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования по специальности 030501 (021100) «Юриспруденция» и учебной программы по дисциплине «Транспортное право».

Структурно учебник состоит из Общей и Особенной частей. Рассмотренные в Общей части вопросы о транспортном праве как комплексной отрасли права, его принципах, источниках, понятии перевозки, системе транспортных договоров и характеристике в отдельных главах договора перевозки груза, договора перевозки пассажира, ответственности за нарушения обязательств по перевозке являются базовыми для изложения в Особенной части учебника правового регулирования перевозок соот-

ветствующими видами транспорта: автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским и внутренним водным. При этом анализируются не только нормы транспортных уставов и кодексов, но и основные положения подзаконных нормативных правовых актов — правил перевозок грузов, пассажиров и багажа, положений, тарифов, типовых форм и др. Поскольку значительная часть из них не приведена в соответствие с принятыми транспортными законами, исследуются только те их положения, которые не противоречат действующему законодательству.

При раскрытии основных понятий и категорий транспортного права не остались в стороне выработанные транспортной правовой наукой и цивилистикой разные подходы в их оценке.

В результате изучения данного курса студент или заинтересованный читатель должен:

- *знать* действующие транспортные законы, правила, регламентирующие организацию и осуществление перевозок грузов, пассажиров, багажа различными видами транспорта, порядок заключения и исполнения транспортных договоров, установленную ответственность за нарушение договорных обязательств;

- *уметь* правильно оформлять транспортные документы, составлять коммерческие акты и акты общей формы, удостоверяющие обстоятельства, которые являются основанием для возникновения ответственности сторон транспортных договорных отношений, а также претензии к перевозчику при нарушении им обязательств;

- *иметь представление* о тенденциях развития транспортного законодательства, его унификации, сближения с международными транспортными правовыми системами; о различных взглядах ученых-цивилистов на наиболее сложные проблемы транспортного права.

Принятые сокращения

1. Нормативные правовые акты. Акты судебных органов

Конституция РФ — Конституция Российской Федерации, принята все-народным голосованием 12.12.1993 (с учетом поправок, внесенных Законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30.12.2008 № 6-ФКЗ и от 30.12.2008 № 7-ФКЗ)

АПК — Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 № 95-ФЗ

ВК — Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ

ГК — Гражданский кодекс Российской Федерации: часть первая от 30.11.1994 № 51-ФЗ; часть вторая от 26.01.1996 № 14-ФЗ; часть третья от 26.11.2001 № 146-ФЗ; часть четвертая от 18.12.2006 № 230-ФЗ

КВВТ — Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ

КоАП — Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ

КТМ — Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ

УАТГНЭТ — Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта : Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ

УАТ РСФСР — Устав автомобильного транспорта РСФСР : утв. постановлением Совета Министров РСФСР от 08.01.1969 № 12; утратил силу в связи с изданием постановления Правительства РФ от 14.02.2009 № 112

УЖТ — Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ

Закон о железнодорожном транспорте — Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»

Закон о транспортной безопасности — Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»

Постановление Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 № 30 — постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 06.10.2005 № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона “Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации”»

2. Органы власти

МВД России — Министерство внутренних дел Российской Федерации

Минавтотранс РСФСР — Министерство автомобильного транспорта РСФСР

Минтранс России — Министерство транспорта Российской Федерации
МПС России — Министерство путей сообщения Российской Федерации (до марта 2004 г.)
Ространснадзор — Федеральная служба по надзору в сфере транспорта

3. Прочие сокращения

абз. — абзац (-ы)

ВАС РФ — Высший Арбитражный Суд Российской Федерации

ГИБДД — Государственная инспекция безопасности дорожного движения

ЗПУ — запорно-пломбировочное устройство

МРОТ — минимальный размер оплаты труда

ОАО — открытое акционерное общество

ООН — Организация Объединенных Наций

п. — пункт (-ы)

подп. — подпункт (-ы)

разд. — раздел (-ы)

РСФСР — Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика

РФ — Российская Федерация

СНГ — Содружество Независимых Государств

ст. — статья (-и)

т — тонна (-ы)

тыс. — тысяча

утв. — утвержден (-ный)

Раздел 1

ОБЩАЯ ЧАСТЬ



Глава 1

ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

1.1. Транспортное право — комплексная отрасль права

В последние десятилетия транспортная система Российской Федерации претерпела существенные изменения. Они коснулись ее структуры, организации управления, а также нормативной базы.

Переход государства к рыночным принципам развития хозяйства, условия реформирования социально-экономических отношений поставили перед транспортом новые, более сложные задачи по коренному улучшению его деятельности, повышению качества предоставляемых гражданам и юридическим лицам услуг по перевозкам.

Транспорт играет роль цементирующего фактора, объединяющего производственные и экономические связи различных сфер деятельности. Он обеспечивает производство и обращение продукции промышленности и сельского хозяйства, нужды капитального строительства, удовлетворяет потребности населения в перевозках.

Основная деятельность транспорта заключается в перевозках грузов, пассажиров, багажа и почты. В условиях рыночных отношений наблюдается резкий переход от централизованной организации перевозок, основным методом которой был административно-командный метод, к децентрализации транспортных процессов, для которых характерны строго рыночные механизмы взаимодействия.

Это повлекло за собой совершенствование транспортного законодательства, приведение его в соответствие с Конституцией РФ и ГК. В качестве законов приняты новые транспортные уставы и кодексы на всех видах транспорта.

Система норм, содержащаяся в указанных законах, а также в других нормативных правовых источниках, которые регулируют транспортную деятельность, связанную с перевозками, может трактоваться как одна из отраслей права, именуемая транспортным правом.

Рассматривая понятие транспортного права, следует иметь в виду различные мнения ученых-юристов о его сущности и месте в общей системе права. Одними исследователями в свое время было высказано мнение о том, что транспортное право является составной частью гражданского права¹. Другие полагали, что транспортное право и даже его составные части (автотранспортное право, морское право, воздушное право) явля-

¹ См.: *Тарасов М. А.* Транспортное право. Ростов н/Д, 1968. С. 7–8.

ются самостоятельными отраслями права¹. Встречались также попытки отказа от определения понятия транспортного права как элемента системы права и утверждалось, что оно представляет собой отрасль законодательства, а не права, содержащую нормы гражданского, административного, гражданско-процессуального, земельного и трудового права². Между тем есть основания, опираясь на теорию многомерного или разнородного подхода к трактовке отраслей права³, рассматривать его как *комплексную отрасль права*. Именно к такому выводу пришли В. А. Егиазаров, О. В. Сиваков, А. Б. Новосельцев, другие цивилисты, в том числе и автор данного учебника⁴.

Ее *предметом* являются общественные отношения разных видов. Центральное место среди них занимают правоотношения, связанные с организацией и осуществлением перевозки, базирующиеся на договорных началах. Вместе с тем предмет транспортного права составляют также специфические отношения, возникающие в связи с использованием для выполнения договора перевозки источника повышенной опасности — транспорта. Речь, в частности, идет об отношениях административно-правового характера, вызванных необходимостью строгого соблюдения правил пользования транспортным средством, обеспечения мер безопасности, осуществления контроля за деятельностью в области транспорта, технического надзора за ним.

Кроме того, это группа специфических трудовых отношений на транспорте (ст. 54 КТМ, ст. 28 КВВТ, гл. 5 Закона о железнодорожном транспорте). Предмет транспортного права составляют также правоотношения, возникающие между сторонами в связи с претензионным порядком рассмотрения споров, т.е. процессуальные правоотношения.

Другим важным фактором, дающим основание отнести транспортное право к комплексной отрасли, является то обстоятельство, что его нормы не связаны единым методом правового регулирования.

Основным методом правового регулирования транспортных договорных правоотношений является метод равенства сторон. Однако применительно к административным правоотношениям на транспорте используется метод властных распоряжений.

Что касается процессуальных правоотношений, то им присущ диспозитивно-императивный метод⁵. В соответствии с ним решение о предъявлении претензии, а также иска зависит от воли пострадавшей стороны дого-

¹ См.: Быков А. Г., Половинчик Д. И. Основы автотранспортного права. М., 1980. С. 13; Вопросы воздушного права : сборник. Ч. 2. М., 1930. С. 211; Мецера В. М. Место морского права в системе советского права // Вестник Ленингр. ун-та. 1956. № 5. Серия экономики, философии и права. Вып. 1. С. 98—111.

² См.: Андреев В. К. Транспортное право : учеб. пособие. Калинин. 1977. С. 5.

³ См.: Алексеев С. С. Теория права. М., 1995. С. 198—199; Поленина С. В. Теоретические проблемы системы советского законодательства. М., 1979. С. 32—33.

⁴ См.: Гречуха В. Н. Транспортное право : учеб. пособие. Ч. 1. М., 2007. С. 12; Егиазаров В. А. Транспортное право : учебник. М., 2004. С. 6; Сиваков О. В., Новосельцев А. Б., Ермолаев В. Г., Маковский Ю. Б. Транспортное право. М., 2000. С. 8.

⁵ См.: Гражданский процесс : учебник / отв. ред. В. В. Ярков. М., 2009. С. 13.

вора перевозки. Однако начатая ею процедура должна строго соблюдаться участниками претензионного и искового производства.

Именно комплексным отраслям права присущи в качестве предмета общественные отношения не одного вида, а в качестве метода — разные способы, средства их регулирования¹. В этом заключается одно из проявлений многоаспектного характера системы права, которая «многомерна, или, что то же самое, полимерна. В системе права существуют не только первичные, но также вторичные, третичные и прочие образования»². Таким образом, **транспортное право** — это полисистемный комплекс правовых норм, регулирующий отношения договорного, имущественного, управленческого, трудового и процессуального характера в области транспортной деятельности по организации и осуществлению перевозок.

1.2. Принципы транспортного права

Принципы транспортного права — это основополагающие, руководящие начала, положения, которые определяют его сущностные стороны, наиболее характерные черты регулирования им общественных отношений, связанных с транспортной деятельностью.

Критериями определения принципов транспортного права являются, во-первых, проявление в каждом принципе сущностного характера данной комплексной отрасли права, того, что пронизывает ее, отличает от других явлений и отраслей права, и, во-вторых, закрепление принципа в нормативных правовых актах, прежде всего в Конституции РФ, ГК, транспортных уставах и кодексах. В них содержатся важнейшие положения, отражающие сущностный характер транспортного права, регулирование им организации и осуществления перевозок.

Опираясь на указанные два критерия, к числу принципов транспортного права можно отнести принципы:

- свободного перемещения грузов, багажа, передвижения пассажиров;
- свободы транспортного договора;
- сочетания общегосударственных интересов с интересами транспортных предприятий и клиентов;
- сочетания централизованного регулирования перевозки с ведомственной регламентацией порядка ее осуществления;
- осуществления перевозок на базе организационно-правовых предпосылок;
- обеспечения повышения эффективности и качества транспортной деятельности;
- законности при осуществлении перевозок;
- контроля и укрепления дисциплины на транспорте.

¹ См.: Венгеров А. Б. Теория государства и права : учебник для юрид. вузов. М., 1998. С. 454 ; Поленина С. В. Теоретические проблемы системы советского законодательства. С. 32–33.

² Толстой Ю. К. О преподавании гражданского права на современном этапе // Преподавание гражданского права в современных условиях : сборник. СПб., 1999. С. 43.

Принцип свободного перемещения грузов, багажа, передвижения пассажиров неразрывно связан с положениями Конституции РФ о едином экономическом пространстве, свободе перемещения товаров и услуг, свободе экономической деятельности, свободе передвижения граждан. Важными гарантиями соблюдения указанных конституционных положений являются уровень и насыщенность транспортной базы государства современными транспортными средствами всех видов транспорта и развитость транспортных артерий.

Данный принцип означает, что субъекты РФ, муниципальные образования не вправе устанавливать какие-либо барьеры, ограничения передвижения по своим территориям. Не допускается установление таможенных границ между регионами Российской Федерации, введение пошлин, сборов, иных препятствий для свободного перемещения товаров, создание искусственных препон для передвижения граждан. Поэтому перечисленных ограничений для внутренних перевозок не существует. Исключения из принципа свободного перемещения грузов, багажа, передвижения пассажиров составляют вопросы, касающиеся безопасности перевозок, охраны природы и культурных ценностей. Конституцией РФ закреплено положение, согласно которому в целях обеспечения безопасности, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и культурных ценностей ограничения перемещения товаров и услуг могут вводиться федеральным законом (ст. 74). Ограничения могут быть связаны с природными катаклизмами, военными действиями, эпидемиями и т.п. (ст. 77 КВВТ, ст. 29 УЖТ, ст. 123 КТМ).

Принцип свободы транспортного договора обусловлен закрепленными в ст. 421 ГК положениями о свободе договора, которые распространяются на договоры, заключаемые при организации и осуществлении перевозок. Он находит проявление в следующих важных моментах.

Первый из них состоит в том, что урегулированные гражданским и транспортным законодательством положения о транспортных договорах указывают на свободу юридических лиц и граждан в принятии решения о заключении или незаключении транспортного договора. Исключение составляют случаи, когда обязанность его заключения предусмотрена законом. Речь идет о перевозках, осуществляемых транспортом общего пользования. Коммерческая организация, обладающая статусом перевозчика транспортом общего пользования, обязана заключить договор перевозки с любым обратившимся к ней с предложением гражданином или юридическим лицом (п. 1 ст. 789 ГК). Такой договор является публичным и заключается на одинаковых для обратившихся условиях. Не допускается отказ коммерческой организации от заключения публичного договора при наличии возможности предоставить потребителю услугу (п. 3 ст. 426 ГК).

Второй момент, характеризующий принцип свободы транспортного договора, состоит в свободе участников договорных отношений выбирать контрагента по транспортному договору. Никто не может заставить участника транспортного правоотношения заключить договор с указанным юридическим лицом или гражданином. Как уже отмечалось, это положение

не распространяется на перевозку, осуществляемую транспортом общего пользования, т.е. на публичный договор перевозки.

Третий существенный момент, вытекающий из указанного принципа, касается выработки сторонами условий транспортного договора, на которых он будет заключен. Стороны свободны в их определении, а значит, и в выработке своих прав и обязанностей. Имущественные отношения, возникающие из перевозок, основаны на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников — положениях, закрепленных в ГК. Прямые указания на это содержатся в отдельных транспортных источниках. В качестве примера можно привести п. 2 ст. 1 КТМ, закрепляющий положение, согласно которому указанные гражданско-правовые категории регулируются «настоящим Кодексом в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации».

Принцип сочетания общегосударственных интересов с интересами транспортных предприятий и клиентов обусловлен тем обстоятельством, что транспорт является одной из составляющих эффективного развития экономики государства. Поэтому оно заинтересовано в оптимизации транспортных процессов, расширении сети транспортных артерий, совершенствовании и количественном увеличении подвижного состава, улучшении организации перевозок различными видами транспорта, их безопасности. В связи с этим принят ряд законов и подзаконных нормативных правовых актов, направленных на совершенствование деятельности транспорта, безопасности на транспорте¹.

С другой стороны, транспортные предприятия заинтересованы в максимальном извлечении прибыли, что достигается путем интенсификации перемещения объектов перевозки, ускорения оборачиваемости подвижного состава, использования самых современных и экономичных транспортных средств. Все это благотворно сказывается на развитии экономики государства и отвечает интересам клиентов.

Принцип сочетания централизованного регулирования перевозки с ведомственной регламентацией порядка ее осуществления указывает на сложность и многогранность перевозочного процесса, необходимость выполнения комплекса действий, связанных с подготовкой грузов, багажа к перевозке, осуществлением погрузочно-разгрузочных работ, креплением грузов, их пломбированием, учетом особенностей перевозки грузов, багажа различными видами транспорта. Эти обстоятельства потребовали наряду с централизованным регулированием транспортными уставами и кодексами перевозок отдельными видами транспорта регламентации ведомственными нормативными правовыми актами конкретных технико-правовых вопросов организации и осуществления перевозок. К ним в первую очередь относятся правила перевозок грузов, пассажиров, багажа соответствующими видами транспорта, а также различные технические условия, положения, тарифы и т.п. Их принятие возложено прежде всего на Минтранс России².

¹ См.: Закон о железнодорожном транспорте, Закон о транспортной безопасности.

² См.: п. 5.2 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утв. постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 395 (в ред. от 02.11.2013 № 988).

Ведомственная нормативная база разрабатывается на основе транспортных законов, развивая и конкретизируя их отдельные положения.

Принцип осуществления перевозок на базе организационно-правовых предпосылок означает, что перевозка грузов может быть осуществлена при выполнении определенных организационно-правовых действий, составлении соответствующих документов (договоров, планов, соглашений). Важнейшей такой предпосылкой является разработка сторонами долгосрочного договора об организации перевозки грузов при систематических перевозках.

Еще одна предпосылка — это планирование перевозок в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, а также при выполнении государственных внешнеторговых контрактов. Элементы планирования применяются на всех видах транспорта. Например, о непрерывном планировании перевозок грузов владельцем инфраструктуры в целях организации своевременного выполнения принятых заявок, беспрепятственной передачи грузов на другие виды транспорта и железные дороги иностранных государств указывается в ст. 11 УЖТ.

Существенным элементом организационно-правовых предпосылок перевозок являются договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов между организациями различных видов транспорта (ст. 799 ГК). К ним относятся узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др. Они регулируют организацию работы перевалочных пунктов при перевозках в прямом смешанном сообщении (т.е. не одним видом транспорта), порядок перегрузки грузов с одного вида транспорта на другой, их передачу от одного перевозчика другому и т.п.

Составляемые в рамках действия данного принципа правовые документы — договоры, планы, соглашения — делают перевозочный процесс достаточно организованным, предсказуемым, гарантируемым от различного рода субъективных моментов, а в конечном счете — оптимальным.

Принцип обеспечения эффективности и качества транспортной деятельности означает, во-первых, устойчивость работы всех видов транспорта, во-вторых, доступность и безопасность оказываемых транспортных услуг, в-третьих, развитие конкуренции на рынке транспортных услуг, в-четвертых, согласованность функционирования элементов единой транспортной системы. Применительно к железнодорожному транспорту эти важные положения сформулированы в качестве самостоятельных принципов его функционирования в Законе о железнодорожном транспорте (п. 3 ст. 1). Их реализация обеспечивается компетентными государственными органами, и в первую очередь государственным органом исполнительной власти в области транспорта, каким в настоящее время является Минтранс России.

Реализации данного принципа способствует выполнение участниками перевозочного процесса — перевозчиками, грузоотправителями и грузополучателями — своих обязательств. Так, в договорные обязанности перевозчика входит выполнение требования своевременно и без потерь доставить груз в пункт назначения. По договору грузоотправитель обязан затарить, упаковать и закрепить груз так, чтобы обеспечить безопасность перевозки,

сохранность груза и подвижного состава. В указанных транспортными законами случаях грузоотправителем, грузополучателем обеспечивается обязательное сопровождение грузов и охрана в пути следования (ст. 17 УЖТ).

Относительно требований к качеству транспортной деятельности Закон о железнодорожном транспорте содержит положение, согласно которому показатели качества перевозок грузов, багажа и грузобагажа и обслуживания пользователей услугами железнодорожного транспорта являются обязательными для владельцев инфраструктур, перевозчиков, организаций, выполняющих вспомогательные работы (услуги) при перевозках (п. 6 ст. 14).

В целом же обеспечение эффективности и качества транспортной деятельности возможно лишь при условии совместных согласованных действий участников транспортного процесса по выполнению возложенных на них обязательств.

Принцип законности как основополагающий принцип права присущ и транспортному праву. В отдельных источниках, в частности в КВВТ, содержится положение об обязательности исполнения организациями независимо от организационно-правовых форм и форм собственности и физическими лицами нормативных правовых актов, регулирующих отношения, связанные с судоходством, перевозкой и переработкой грузов, содержанием и использованием внутренних водных путей (п. 2 ст. 4 КВВТ). Аналогичные нормы закреплены в КТМ (п. 2 ст. 5), а также в Законе о железнодорожном транспорте (п. 2 ст. 4). В связи с особенностью транспортного процесса, обусловленной использованием в качестве перевозочного средства источника повышенной опасности, в Законе о транспортной безопасности закреплено положение, возлагающее на участников транспортных правоотношений обязанность неукоснительно выполнять требования, связанные с обеспечением безопасности на транспорте. В этом Законе среди принципов обеспечения транспортной безопасности на первом месте значится принцип законности (ст. 3).

Важной гарантией соблюдения законодательства в части обеспечения безопасности на транспорте, использования транспортных средств, соблюдения порядка в портах, на станциях является указание в транспортных уставах и кодексах на ответственность виновных при его нарушении (ст. 4, 19 ВК, ст. 51, 84 КТМ, ст. 22 КВВТ, ст. 21, 23 Закона о железнодорожном транспорте).

С принципом законности тесно связан *принцип контроля и укрепления дисциплины на транспорте*. По сути этот принцип является одним из необходимых условий соблюдения транспортного законодательства. Так, на железнодорожном транспорте его действие проявляется следующим образом.

Поскольку к деятельности субъектов естественных монополий причислены железнодорожные перевозки¹, в интересах защиты прав потребите-

¹ Пункт 1 ст. 4 Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях».

лей услуг железнодорожного транспорта законодатель возложил на компетентные государственные органы осуществление контрольно-надзорных функций за его деятельностью. К ним относятся, помимо Минтранса России, Федеральная антимонопольная служба, Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека и др. Они призваны следить за соблюдением требований УЖТ юридическими и физическими лицами, на которых распространяется его действие.

Вопросы контроля и надзора за деятельностью транспорта, использования транспортных артерий весьма подробно урегулированы на воздушном, морском и внутреннем водном транспорте. В их законодательных источниках имеются специальные главы, параграфы или статьи, посвященные осуществлению контроля и надзора. Так, гл. IV ВК «Государственный надзор в области гражданской авиации» (в ред. Федерального закона от 18.07.2011 № 242-ФЗ) содержит нормы, определяющие цели надзора, его сущность и органы, осуществляющие такой надзор, а в отдельных статьях гл. 1 КТМ регулируются вопросы, касающиеся организации государственного надзора за торговым мореплаванием, в том числе за соблюдением международных договоров РФ, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства РФ о торговом мореплавании (ст. 6, 6.1 (в ред. Федерального закона от 18.07.2011 № 242-ФЗ)). В КВВТ вопросам контроля и надзора также посвящены специальные статьи. В частности, контроль за соблюдением законодательства в области внутреннего водного транспорта и за соблюдением требований пожарной безопасности возложен на бассейновые органы государственного управления на внутреннем водном транспорте (п. 4 ст. 34, 37), а технический надзор за обеспечением экологической безопасности при эксплуатации судов — на органы технического надзора и классификации судов Российской Федерации. Положения о контроле и надзоре содержатся также в железнодорожном законодательстве (п. 4 ст. 1, п. 2 ст. 4 Закона о железнодорожном транспорте).

Контроль и надзор на транспорте осуществляют специальные государственные органы. К таким органам относится, в частности, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. В рамках Минтранса России образован Российский речной регистр, который осуществляет технический надзор за судами внутреннего и смешанного (река-море) плавания. На воздушном транспорте действует Единая система управления воздушным движением, в функции которой входит надзор за обеспечением безопасности полетов.

Полномочия по контролю на транспорте выполняют специальные должностные лица, например, капитаны портов на морском и на внутреннем водном транспорте, начальники аэропортов на воздушном транспорте, государственные ревизоры на железнодорожном транспорте, билетные контролеры на автомобильном и городском электрическом транспорте.

1.3. Система транспортного права

Систему транспортного права составляют Общая и Особенная части. *Общая часть* включает следующие основные положения: понятие транспортного права, его принципы и источники, транспортные правоотноше-

ния, управление на транспорте, понятие перевозки, транспортные договоры, их виды, ответственность за нарушения обязательств по перевозке. Общая часть как системообразующий фактор является базой для создания и действия норм Особенной части транспортного права, которые регулируют специфику организации и осуществления перевозок соответствующими видами транспорта.

Наряду с выделением Общей и Особенной частей систему транспортного права представляют такие структурные элементы, как подотрасли права и правовые институты. При их определении следует руководствоваться общетеоретическими положениями о том, что каждый структурный элемент представляет объединение правовых норм в комплексы, группы, регулирующие однородные (однотипные) общественные отношения¹.

При структурировании транспортного права также необходимо учитывать, что оно является комплексной отраслью права, группы норм которой регулируют неоднотипные общественные отношения, такие как имущественные (договорные), административно-правовые (управленческие), трудовые и процессуальные отношения в сфере транспортной деятельности.

Рассматривая подотрасли транспортного права, следует исходить из трактовки подотрасли как целостного образования норм, регулирующих специфический вид общественных отношений в пределах сферы правового регулирования соответствующей отрасли², «наиболее крупные группировки норм, регулирующих однородные группы отношений и даже имеющих свои общие положения»³. Именно такой подход, учитывающий характер регулируемых системой норм общественных отношений и методов регулирования, позволяет выделить следующие *подотрасли транспортного права*: 1) договорные транспортные обязательства; 2) государственное управление в транспортной сфере; 3) труд на транспорте; 4) претензионно-процессуальное разрешение споров в связи с перевозкой.

Отличительные признаки подотрасли заключаются в видовой принадлежности их общественных отношений. Следовательно, каждая из перечисленных подотраслей транспортного права имеет свой специфический предмет и связанный с ним метод правового регулирования⁴.

Предмет *договорных транспортных обязательств* имущественного характера составляют отношения экономического оборота, которые опосредуют перемещения материальных благ. Нормы этой подотрасли регулируют договорные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, багажа, грузов. Среди урегулированных ими договоров выделяются прежде всего такие, как договор перевозки пассажира, договор перевозки

¹ См.: Венгеров А. Б. Теория государства и права : учебник для юрид. вузов. М., 1998. С. 453—454 ; Российское гражданское право : учебник : в 2 т. Т. I : Общая часть / отв. ред. Е. А. Суханов. 3-е изд., стер. М. : Статут, 2013. С. 79—80.

² См.: Общая теория права : учебник для юрид. вузов / под общ. ред. А. С. Пиголкина. М., 1995. С. 184 ; Теория государства и права : учебник / отв. ред. А. В. Малько. М., 2009. С. 171.

³ Российское гражданское право : учебник : в 2 т. Т. I : Общая часть / отв. ред. Е. А. Суханов. С. 79.

⁴ См.: Гражданское право : учебник. Т. 1 / под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстова. М., 2001. С. 30.

багажа, договор перевозки груза, договоры фрахтования для перевозок пассажиров и грузов. Это также договор об организации перевозок. К ним примыкает значительная группа договоров, служащая обеспечению организации и осуществления перевозок. В зависимости от используемых видов транспорта подотрасль отражает особенности условий организации и осуществления перевозок автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом.

Кроме договорных обязательств по перевозкам, данная подотрасль регулирует также договорные обязательства, связанные с буксировкой судов, плотов и иных плавучих объектов, фрахтованием судна на время (тайм-чартером), фрахтованием судна без экипажа (бербоут-чартером), транспортно-экспедиционным обеспечением перевозок.

Подотрасль государственного управления в транспортной сфере, во-первых, содержит систему норм, регулирующих административно-правовой статус федерального органа исполнительной власти в области транспорта (Минтранса России). Во-вторых, нормы данной подотрасли закрепляют формы управленческих действий, к которым относятся, в частности, указы Президента РФ, постановления Правительства РФ по вопросам управления в области транспортной деятельности, приказы Минтранса России, в том числе утверждающие правила перевозок пассажиров, багажа, грузов различными видами транспорта, и др¹. В-третьих, к этой подотрасли относятся нормы, регулирующие надзорную и контрольную деятельность при осуществлении управления на транспорте. Это, в частности, государственный надзор за безопасностью железнодорожного движения, государственный контроль за деятельностью в области гражданской авиации, государственный портовый контроль и др. В-четвертых, к данной подотрасли относятся нормы, регулирующие правоотношения по поводу соблюдения правил административно-правовых режимов, например режима чрезвычайного положения², вызванного вооруженным мятежом, действиями незаконных вооруженных формирований, национальным конфликтом, эпидемией и другими факторами. Административно-правовые режимы могут влиять на выполнение договорных условий по перевозкам, временно прекращая или приостанавливая их (ст. 29 УЖТ, ст. 101 КВВТ).

Труд на транспорте как подотрасль транспортного права характеризуется отражением в ее нормах особенностей трудовой деятельности работников транспорта³. Она включает специальные нормы, закрепленные в транспортных законах, которые устанавливают трудовые отношения на транспорте (ст. 28 КВВТ, ст. 57 КТМ) и определяют специфику условий труда транспортных работников. Кроме того, имеются нормы, возлагаю-

¹ См.: Габричидзе Б. Н., Чернявский А. Г. Административное право : учебник. М. : Проспект ; Велби, 2003. С. 211—212 ; Дмитриев Ю. А., Полянский И. А., Трофимов Е. В. Административное право : учебник. М. : Эксмо, 2009. С. 700.

² См.: Бахрах Д. Н., Россинский Б. В., Стариков Ю. Н. Административное право : учебник для вузов. М. : Норма, 2004. С. 430 ; Дмитриев Ю. А., Полянский И. А., Трофимов Е. В. Административное право : учебник. М., 2009. С. 304—306.

³ См.: Трудовое право России : учебник / под ред. С. П. Маврина, Е. Б. Хохлова. М. : Юрист, 2003. С. 281.

щие на работодателей (судовладельцев) обязанности по соблюдению прав работников на безопасные условия труда, охрану здоровья, культурно-бытовое обслуживание. Подотрасль устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условия отдыха отдельных категорий работников транспорта (машинистов, водителей, пилотов), в ней регулируются вопросы порядка профессионального отбора работников транспорта, в том числе определения их психофизиологических качеств и профессиональной пригодности¹.

Данная подотрасль транспортного права содержит систему норм, регулирующих состав экипажа транспортного средства в зависимости от его типа, последствия несоблюдения указанных норм (п. 1, 2 ст. 56 ВК), ограничения занятия определенных должностей только гражданами Российской Федерации (п. 3 ст. 27 КВВТ, п. 4 ст. 56 ВК). В транспортных законах определено, что трудовые отношения членов экипажа судна и судовладельца регулируются федеральным законодательством РФ о труде, транспортными кодексами (КВВТ, КТМ), уставами службы на транспорте, уставами о дисциплине, отраслевыми тарифными соглашениями, коллективными и трудовыми договорами (п. 2 ст. 28 КВВТ, п. 1 ст. 57 КТМ).

Претензионно-процессуальное разрешение споров в связи с перевозками как подотрасль транспортного права содержит нормы, устанавливающие основания подачи претензий, лиц, правомочных реализовать установленный претензионный порядок, надлежащих ответчиков-перевозчиков, стадии претензионной процедуры, претензионные сроки. Эти нормы регулируют правовые последствия решения по претензии, а также условия обращения пассажира, грузоотправителя, грузополучателя с иском в судебную инстанцию.

Наряду с подотраслями транспортного права существуют его институты. В теории права *правовой институт* определяется как обособленный комплекс правовых норм, являющихся частью отрасли права и регулирующих разновидность определенного вида общественных отношений². В нашем случае *институт транспортного права* представляет собой систему правовых норм, регулирующих разновидность предметно связанных транспортных отношений в рамках соответствующей подотрасли.

Если рассматривать институты такой подотрасли, как договорные транспортные обязательства, то это прежде всего институты договорных перевозочных обязательств, ответственности в связи с организацией и осуществлением перевозок.

Однородность норм института права можно проиллюстрировать на примере такого института, как договорные обязательства по организации и осуществлению перевозок. Система его норм регулирует отношения, касающиеся оказания услуг по организации и осуществлению доставки

¹ См.: подп. 5.2.43, 5.2.44 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утв. постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 395.

² См.: Венгеров А. Б. Теория государства и права : учебник для юрид. вузов. С. 453 ; Хропанюк В. Н. Теория государства и права : учебник для высших учебных заведений. 6-е изд. стер. М. : Омега-Л., 2012. С. 267.

объектов в пункт назначения, их объемов, выделения для перевозки необходимых транспортных средств, условий перевозок, порядка оплаты услуг.

Институты транспортного права в свою очередь подразделяются на *подинституты*¹. В частности, в рамках того же института договорных перевозочных обязательств можно выделить в качестве подинститутов договорные обязательства по перевозке пассажиров, багажа, грузобагажа и грузов. Подинституты содержат системы норм меньших масштабов по сравнению с системами норм институтов, в состав которых они входят.

В целом же транспортное право достаточно четко организовано. Системная организация норм этой комплексной отрасли права имеет как теоретическое, так и практическое значение. Во-первых, она облегчает работу правотворческих органов при принятии новых правовых источников и совершенствовании действующих, позволяет устранять пробелы в действующей системе транспортного права, а также исключать нормы, уже не отвечающие потребностям транспортной практики. Во-вторых, при надлежащей систематизации норм транспортного права значительно упрощается поиск и применение соответствующих норм к конкретным случаям.

Вопросы и задания для самоконтроля

1. Какова роль транспорта в развитии экономики Российской Федерации?
2. Каковы предмет и метод правового регулирования транспортного права?
3. В чем состоит комплексный характер транспортного права?
4. Что представляют собой принципы транспортного права, каково их значение?
5. В каких нормативных правовых актах закреплены основные принципы транспортного права?
6. Какова система принципов транспортного права?
7. В чем проявляется взаимосвязь принципов транспортного права?
8. Расскажите о системе транспортного права.
9. Какие подотрасли включает в себя транспортное право?
10. С какими смежными отраслями права связано транспортное право?

¹ В гражданском праве некоторые авторы называют их субинститутами (см.: Гражданское право : учебник : в 3 т. / под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. М., 2001. С. 31). На наш взгляд, если исходить из общепринятых в праве понятий «отрасль права» и «подотрасль права», по аналогии более приемлемы термины «институт права» и «подинститут права».

Глава 2

ИСТОЧНИКИ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

2.1. Понятие источников транспортного права, их классификация

Источниками права являются способы закрепления правовых норм, формы их внешнего выражения, имеющие общеобязательный характер¹. Источники транспортного права подразделяются на два вида: *нормативные правовые акты* и *правовые обычаи*. Последние применяются в случаях, когда отсутствуют прямые предписания в нормативном акте или транспортном договоре по конкретным вопросам перевозки и закон допускает возможность руководствоваться принятыми на транспорте обычаями. Этот вид источников действует, например, при морских перевозках. Речь идет, в частности, об определении продолжительности стальной времени — срока, в течение которого перевозчик предоставляет судно для погрузки груза и держит его под погрузкой без дополнительных к фрахту платежей, а также контрстальной времени, т.е. времени, которое при достижении соглашения с перевозчиком может использовать грузоотправитель по окончании стальной времени дополнительно для окончания выполненных погрузочных работ. В этих случаях стороны руководствуются обычно принятыми в порту погрузки сроками (п. 1 ст. 130, п. 1 ст. 131 КТМ).

Основным видом источников транспортного права являются *нормативные правовые акты*. Это нормативные документы, регулирующие перевозки различными видами транспорта и представляющие собой совокупность законов и иных нормативных правовых актов, которые устанавливают, изменяют или прекращают правоотношения в области организации и осуществления перевозок.

Указанные источники образуют определенную систему, включающую две основные группы: 1) законы; 2) подзаконные нормативные правовые акты.

Приоритетное место среди них занимают *законы*, обладающие высшей юридической силой. В соответствии с п. «о» ст. 71 Конституции РФ и п. 1 ст. 3 ГК гражданское законодательство составляет предмет исключительной компетенции Российской Федерации. Поэтому транспортные отношения имущественного характера регулируются федеральными законами. В целом же группа законов, составляющих источники транспортного права, включает Конституцию РФ, федеральные конституционные законы

¹ См.: Хропанюк В. Н. Теория государства и права. С. 182 ; Черданцев А. Ф. Теория государства и права : учебник для вузов. М., 1999. С. 188.

(например, «О Правительстве Российской Федерации»), федеральные законы (ГК, транспортные уставы и кодексы и некоторые другие).

Вторая группа — *подзаконные нормативные правовые акты* — включает указы Президента РФ, постановления Правительства РФ и нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти, регулирующие транспортную деятельность.

В соответствии с ч. 4 ст. 15 Конституции РФ и п. 1 ст. 7 ГК общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ являются составной частью правовой системы Российской Федерации. Следовательно, применительно к международным перевозкам, в которых участвует российская сторона, *международные конвенции и соглашения*, регулирующие перевозки различными видами транспорта, к которым присоединилась Российская Федерация, являются источниками транспортного права.

В юридической литературе можно встретить мнение о том, что решения высших судебных инстанций, в частности постановления Пленума ВАС РФ, являются источниками транспортного права. Эта точка зрения наиболее развернуто обосновывается В. А. Егiazаровым. Главный его аргумент заключается в утверждении, что правоприменительная практика судов постоянно сталкивается с пробелами в законодательстве, которые устраняются правилами, сформулированными в постановлениях высших судебных инстанций. Так, автор пишет: «Правоприменительный процесс, осуществляемый арбитражными судами, не может не порождать ситуаций, не укладывающихся в рамки норм, установленных и закрепленных в обычных источниках права»¹. Далее, присоединяясь к мнению Ю. Х. Калмыкова², он заключает: «И тогда подобные пробелы в законодательстве восполняются с помощью новых правил, возникающих в процессе толкования действующих норм права, но уже сформулированных на уровне постановлений Пленума Высшего Арбитражного Суда»³.

Получается, что новые правила, содержащиеся в постановлениях Пленума ВАС РФ, соответствуют по юридической силе нормам источников, которые они, по сути, дополняют. Подтверждению этого положения В. А. Егiazаров посвятил отдельный параграф в учебнике по транспортному праву с изложением фактов восполнения ВАС РФ в той или иной форме пробелов транспортного законодательства путем установления новых правил. На этом, собственно, и построена автором теория причисления постановлений Пленума ВАС РФ к источникам транспортного права.

Следует отметить, что никто не оспаривает существование указанной практики высших судебных инстанций. Другой вопрос, насколько она правомерна и отвечает ли сложившаяся практика духу и букве российского права? Одним из неперемennых условий демократического правового государства, каким объявлена Российская Федерация Конституцией РФ (ч. 1

¹ Егiazаров В. А. Транспортное право : учебник. М., 2004. С. 24–25.

² См.: Калмыков Ю. Х. Вопросы применения гражданско-правовых норм. Саратов, 1976. С. 31–45.

³ Егiazаров В. А. Транспортное право : учебник. С. 25.

ст. 1), является разделение власти на законодательную, исполнительную и судебную. Идея разделения власти на ветви означает создание в сфере организации государства системы сдержек и противовесов¹. Каждая ветвь власти, занимая свое место в общей системе государственной власти, выполняет только ей присущие функции. Нарушение установленного баланса автоматически влечет сбой в системе сдержек и противовесов.

Что касается судебной власти, то она призвана осуществлять судопроизводство (ч. 2 ст. 118 Конституции РФ). Никакие другие функции ей не присущи. Являясь разновидностью государственной власти, именно эта ветвь осуществляет правосудие². Как справедливо отмечается в юридической литературе, судебные органы не могут присваивать себе функции законодательной или исполнительной власти³. На это прямо указывает Федеральный конституционный закон от 28.04.1995 № 1-ФКЗ «Об арбитражных судах в Российской Федерации» (в ред. от 06.12.2011 № 4-ФКЗ). Поэтому, если ВАС РФ принимает новые правила, восполняющие пробелы в законодательстве, он вторгается в сферу деятельности законодательной ветви власти.

Фактически к такому выводу пришел и В. А. Егiazаров, который, приводя положение ст. 13 Федерального конституционного закона «Об арбитражных судах в Российской Федерации» о праве Пленума ВАС РФ давать разъяснения по вопросам применения законодательства при разрешении судебных споров, отмечает, что в статье ничего не говорится о его праве «на восполнение пробелов в действующем законодательстве и в данном случае Пленум Высшего Арбитражного Суда несколько превышает предоставленные ему законом полномочия»⁴. Тем не менее, несмотря на сделанный вывод, В. А. Егiazаров в заключение своих рассуждений настаивает на том, что «деятельность по восполнению пробелов в действующем транспортном законодательстве основывается на длительном, систематическом применении соответствующих нормативных актов и изучении практики арбитражных судов и, следовательно, достаточно обоснована, что является дополнительным аргументом в пользу того, что постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда являются источниками права»⁵.

Если следовать логике представителей этой точки зрения, то тогда и Верховный Суд РФ вправе восполнять пробелы уголовного и уголовно-процессуального законодательства, а Конституционный Суд РФ — конституционного. Между тем вполне понятно, что все пробелы и противоречия в действующем законодательстве должны устраняться законодательной ветвью власти. Подавляющее большинство цивилистов, исследуя вопрос об источниках гражданского права, справедливо отмечают, что хотя роль

¹ См.: Венгеров А. Б. Теория государства и права : учебник для юрид. вузов. М., 1998. С. 131 ; Теория государства и права : учебник / под ред. А. С. Пиголкина, Ю. А. Дмитриева. М., 2010. С. 184.

² См.: Козлова Е. И., Кутафин О. Е. Конституционное право России : учебник. М., 1996. С. 441.

³ См.: Хропанюк В. Н. Теория государства и права. С. 86.

⁴ Егiazаров В. А. Транспортное право : учебник. С. 24—25.

⁵ Егiazаров В. А. Указ. соч. С. 31.

актов высших судебных органов «в установлении единообразного понимания и применения гражданско-правовых норм, безусловно, весьма велика», они тем не менее «являются не нормативными актами, а актами применения права»¹.

Таким образом, принимаемые высшими судебными органами новые правила на уровне законов и подзаконных нормативных актов как противоречащие Конституции РФ не могут иметь юридической силы и поэтому не являются источниками российского права.

2.2. Законы и подзаконные нормативные правовые акты как источники транспортного права

Законы как источники транспортного права

Среди законов выделяется *Конституция РФ* как правовой фундамент всего российского законодательства. Основной Закон государства является базой для нормативных источников, регулирующих перевозки различными видами транспорта. Он закрепляет принципы свободного перемещения товаров и услуг, свободы передвижения граждан, а также важнейшие положения, касающиеся управления федеральным транспортом, нахождения в ведении Российской Федерации гражданского законодательства.

Относящиеся к транспортной сфере конституционные положения находят конкретизацию в законах и иных нормативных правовых актах. В частности, общие вопросы системы и функционирования федеральных органов исполнительной власти (министерств, ведомств, в том числе Минтранса России), осуществления Правительством РФ руководства ими и контроля за их деятельностью урегулированы Федеральным конституционным законом от 17.12.1997 № 2-ФКЗ «О Правительстве Российской Федерации» (в ред. от 07.05.2013 № 3-ФКЗ). В нем закреплены также полномочия Правительства РФ по формированию федеральных целевых программ в различных областях и организации их выполнения, обеспечению проведения единой политики в социально-экономической сфере, в том числе и транспортной. Так, например, Правительством РФ утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года². Разрабатываются стратегии развития и других видов транспорта.

Порядок организации и осуществления перевозок регулируется *Гражданским кодексом РФ*. В гл. 40 «Перевозка» закреплены общие условия перевозки, установлены правила ее организации, урегулированы перевозки в прямом смешанном сообщении, перевозки транспортом общего пользования. В ней регламентируются вопросы провозной платы, определения ее размеров, порядка взимания, возмещения расходов, понесенных в связи с льготами и преимуществами, установленными по провозной плате. В этой главе ГК определены виды договоров, заключаемых в связи с перевозкой, в том числе долгосрочный договор об организации перевозок,

¹ Гражданское право : учебник : в 2 т. Т. I / отв. ред. Е. А. Суханов. М., 2000. С. 61.

² Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р.

договор перевозки груза, договор перевозки пассажира, договоры, заключаемые между транспортными организациями. И наконец, ГК устанавливает ответственность сторон за нарушение обязательств по организации и осуществлению перевозки.

Отдельная глава ГК посвящена вопросам организации и предоставления экспедиционных услуг, связанных с перевозкой груза. Это гл. 41 «Транспортная экспедиция», в которой определяются содержание и форма договора транспортной экспедиции, регулируются вопросы ответственности по этому договору, одностороннего отказа от его исполнения.

К специальным транспортным законам, регулирующим условия и порядок осуществления перевозок различными видами транспорта, в соответствии с п. 2 ст. 784 ГК относятся *транспортные уставы и кодексы*, которые имеют статус федеральных законов. После введения в действие в 1996 г. части второй ГК, регулирующей в том числе перевозки, последовательно были приняты Воздушный кодекс РФ (1997 г.), Кодекс торгового мореплавания РФ (1999 г.), Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (2001 г.), Устав железнодорожного транспорта РФ (2003 г.), Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г.).

Основное отличие между кодексами и уставами заключается в том, что кодексы помимо регулирования частноправовых договорных отношений по организации и осуществлению перевозок включают также главы, которые посвящены публично-правовым отношениям, касающимся административно-правовых аспектов контроля и надзора за деятельностью транспорта, его техническим состоянием, безопасности перевозок, использования транспортных артерий и т.п.

Кроме перечисленных транспортных кодексов и уставов, к источникам транспортного права относятся также федеральные законы: от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в ред. от 23.07.2013 № 225-ФЗ).

Подзаконные нормативные правовые акты как источники транспортного права

Важная роль в деле организации и осуществления перевозок принадлежит подзаконным нормативным правовым актам. Они конкретизируют положения ГК, транспортных законов, детализируют отдельные понятия и институты. Подзаконные акты, регулирующие перевозки, по юридической силе подразделяются на указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, нормативные акты министерств и ведомств, и в первую очередь акты Минтранса России.

В последние годы издание ряда *указов Президента РФ* направлено на совершенствование деятельности транспортных структур и использования отдельных видов транспорта, обеспечение безопасности на транспорте. Об этом свидетельствуют, в частности, указы Президента РФ: от 12.03.1996 № 371 «О совершенствовании порядка пересечения государственной гра-

ницы Российской Федерации» (в ред. от 26.01.2007 № 69), от 19.05.2012 № 635 «Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства» (в ред. 05.12.2013 № 886), от 31.03.2010 № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте», от 16.03.2010 № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации» и др.

Вопросам совершенствования управления транспортом, его систем, посвящены *постановления Правительства РФ*, например: от 24.05.2012 № 504 «О перевозках и буксировке в сообщении между морскими портами Российской Федерации, а также деятельности, связанной с ледакольной проводкой, поисковыми, спасательными и буксирными операциями, подъемом затонувшего в море имущества, гидротехническими, подводно-техническими и другими подобными работами, которые осуществляются во внутренних морских водах или в территориальном море Российской Федерации судами, плавающими под флагом иностранного государства», от 05.05.2012 № 457 «О лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» и др.

Наиболее распространенными видами нормативных актов федерального органа исполнительной власти в области транспорта (Минтранса России), других министерств и ведомств, регламентирующими организацию перевозок и их осуществление, в том числе порядок и технические условия погрузки, крепления, транспортировки и выгрузки грузов, являются правила, инструкции, руководства, тарифы, прейскуранты и другие федеральные нормативные документы.

По своей значимости ведущее место среди *правил* занимают правила перевозок пассажиров и багажа, правила перевозок грузов, правила оказания услуг по перевозкам пассажиров, багажа, грузов. На каждом виде транспорта имеются правила перевозок пассажиров и багажа, а также правила перевозок грузов. Лишь на морском и воздушном транспорте действуют общие правила перевозки пассажиров, багажа и грузов.

В правилах перевозок пассажиров и багажа устанавливаются порядок продажи билетов пассажирам, условия их перевозки, особенности перевозки определенных категорий пассажиров, перевозки багажа.

В правилах перевозки грузов закрепляются требования к грузу, порядок его предъявления к перевозке, погрузке, оформления перевозочных документов, оплаты перевозки, условия перевозки, особенности перевозки отдельных видов грузов, порядок выдачи грузов.

Следует отметить особенности источниковой базы, включающей подзаконные нормативные правовые акты, действующие на воздушном транспорте. В соответствии со ст. 112 ВК помимо федеральных авиационных правил ее могут составлять правила воздушных перевозок, устанавливаемые перевозчиками. Это положение воздушного закона не соответствует ГК, который предоставляет право лишь министерствам и иным федераль-

ным органам исполнительной власти, но не юридическим лицам, какими являются воздушные перевозчики, издавать акты, содержащие нормы гражданского права, в случаях и пределах, предусмотренных ГК, другими законами и иными правовыми актами (п. 7 ст. 3). Вывод один — указанная норма ВК как противоречащая Конституции РФ и ГК должна быть отменена.

Поскольку здесь рассматривается источниковая база транспортного права, регулирующая частноправовые гражданские имущественные отношения, необходимо отметить, что к ней в полной мере относится мнение цивилистов, согласно которому в состав системы нормативных правовых источников гражданского права могут входить лишь акты федеральных государственных органов. В частности, оно нашло поддержку авторских коллективов учебников по гражданскому праву юридических факультетов Московского и Санкт-Петербургского госуниверситетов в лице авторов соответствующих глав Е. А. Суханова и Н. Д. Егорова¹. При этом Е. А. Суханов совершенно справедливо указывает, что «никакие акты, содержащие нормы гражданского права, не вправе принимать ни органы субъектов Федерации, ни иные государственные органы или органы местного самоуправления»². Понятно, что о других субъектах гражданского права и говорить не приходится.

2.3. Унификация транспортного законодательства

Транспортное законодательство интенсивно развивается и совершенствуется. Ведется работа по подготовке и принятию закона о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. Динамично меняются подзаконные ведомственные нормативные акты. Компетентные федеральные органы исполнительной власти приводят их в соответствие с принятыми транспортными кодексами, уставами и другими законами. Но вместе с тем транспортное законодательство не свободно от недостатков.

Масштабы перемещения грузов, всеохватывающий характер этого процесса требуют более подробной регламентации договорно-документационного обеспечения перевозок, четкого регулирования как правового статуса сторон договора, так и оперативного разрешения спорных ситуаций, возникающих между ними при осуществлении перевозок.

Углубление рыночных отношений диктует необходимость дальнейшей децентрализации всей системы перевозочного процесса, для которого характерны строго договорные механизмы воздействия на его участников.

Создававшаяся ситуация требует принятия решительных мер по пересмотру существующей системы транспортного законодательства, ее совершенствованию. Как уже отмечалось, в настоящее время основу этой системы

¹ См.: Суханов Е. А. Глава 4 «Источники гражданского права» // Гражданское право : в 2 т. Т. I : учебник / отв. ред. Е. А. Суханов. М., 2000. С. 71 ; Егоров Н. Д. Глава 2 «Гражданское законодательство» // Гражданское право : учебник. Т. 1 / под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. М., 2001. С. 40.

² Суханов Е. А. Указ. соч.

составляют пять основополагающих нормативных правовых актов (транспортные кодексы и уставы), регулирующих перевозки соответствующими видами транспорта — автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским и внутренним водным, а также огромное количество подзаконных и других ведомственных нормативных правовых актов.

Практика использования источников транспортного права показала наличие в этой системе ряда существенных недостатков. Они касаются, в частности, неполного учета в них происходящих изменений в экономической сфере, неадекватного отражения тенденции предоставления транспортных услуг на основе частнопредпринимательской деятельности, недостаточного обеспечения интересов «слабой» стороны договорных отношений — пассажира, грузоотправителя, грузополучателя, защиты ее интересов, непоследовательности в подходе к роли планирования в осуществлении перевозок. Так, если ранее действовавшие на автомобильном, железнодорожном и внутреннем водном транспорте уставы содержали специальные главы, посвященные планированию перевозок, то в настоящее время ни в одном транспортном законе планирование даже не упоминается.

Между тем планирование сохранило свое значение применительно к перевозкам в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, а также при выполнении государственных внешнеторговых контрактов.

Еще один недостаток проявляется в существовании значительного числа разобщенных нормативных правовых актов, регулирующих вопросы организации и осуществления перевозок, и в тенденции их дальнейшего количественного роста. Кроме уже указанных транспортных уставов и кодексов действует огромное количество изданных подзаконных нормативных актов по вопросам подготовки грузов к перевозке, их погрузки и выгрузки, осуществления перевозки, обеспечения сохранности грузов, оформления перевозочных документов, хранения грузов, перевозки пассажиров, багажа и другим вопросам.

Например, только на железнодорожном транспорте действует несколько десятков различных правил, регулирующих перевозку грузов. Это, в частности, правила перевозок грузов в открытом подвижном составе, в сопровождении, навалом и насыпью, в универсальных контейнерах, правила приема заявок на перевозку грузов, правила выдачи грузов, правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и т.д.

Принятые новые правила перевозок не объединены в специальные сборники, что затрудняет пользование нормативными источниками на практике. Между тем их опубликование в таких изданиях предусмотрено действующим законодательством (ч. 3 ст. 23 УЖТ).

К недостаткам существующей системы транспортного законодательства следует отнести также ничем не оправданные разные, порой противоположные, подходы к регулированию различными транспортными нормативными источниками однотипных отношений. Так, сравнение регулирования воздушным и железнодорожным законодательством вопросов ответственности сторон при перевозках и процедуры рассмотрения споров показывает

существенные различия, касающиеся санкций, сроков предъявления претензий, лиц, имеющих право на предъявление претензий и исков, перечней оснований составления коммерческих актов и некоторых других аспектов.

Следующий недостаток системы — дублирование регулирования однотипных отношений, возникающих в связи с перевозкой. Это, в частности, касается норм, содержащихся в общих разделах транспортных уставов и кодексов, в разделах об организации перевозок грузов, о перевозках в прямом смешанном сообщении, об актах, претензиях и исках.

Все перечисленные и другие недостатки негативно сказываются на практике организации и осуществления перевозок.

В настоящее время ведется определенная работа по совершенствованию транспортного законодательства, приведению его в соответствие с Конституцией РФ, ГК, другими законами. Однако осуществляется она недостаточно активно и целенаправленно при отсутствии системного подхода. Так, например, с момента введения в действие части второй ГК прошло фактически 11 лет, прежде чем был принят в качестве федерального закона Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта. Ждет своей очереди федеральный закон о прямых смешанных (комбинированных) перевозках, указание на который содержится в ст. 788 ГК. Крайне медленно разрабатываются новые правила перевозок пассажиров и правила перевозок грузов. Так, до сих пор не приняты новые правила перевозок грузов морским, внутренним водным и железнодорожным транспортом.

В целом же в деятельности по совершенствованию транспортного законодательства четко прослеживается тенденция сохранения в неизменности его громоздкой системы и отражения ведомственного подхода в регулировании транспортной деятельности по перевозке¹. Отказ от него — одно из условий оптимизации транспортного законодательства, которая позволит в полной мере выполнить задачу по обеспечению эффективности организации и осуществления всех видов перевозок. Представляется, что в основу создания оптимальной системы транспортного законодательства должна быть положена ее унификация. Именно это направление рассматривается видными юристами-теоретиками в качестве одного из путей совершенствования системы законодательства, в том числе и транспортного².

В настоящее время унификация перешагнула государственные границы и становится важным средством интернационализации права³. Это напря-

¹ См.: *Витрянский В. В.* Договор перевозки. М. : Статут, 2001. С. 242—245.

² См.: *Алексеев С. С.* Структура советского права. М., 1975. С. 54 ; *Поленина С. В.* Теоретические проблемы системы советского законодательства. М., 1979. С. 201 ; *Дмитриева Г. К.* Глава 4 «Унификация и гармонизация в международном частном праве» // *Международное частное право : учебник / отв. ред. Г. К. Дмитриева.* М., 2004. С. 101—105 ; *Садиков О. Н.* Унификация как средство совершенствования гражданского законодательства // *Правоведение.* 1970. № 6. С. 92 ; *Савичев Г. П.* Проблемы эффективности законодательства в транспортных обязательствах. М. : Изд-во МГУ, 1979. С. 69.

³ См.: *Ануфриева Л. П.* Международное частное право : в 3 т. Т. 1 : Общая часть : учебник. М. : БЕК, 2000. С. 30—31 ; *Скаридов А. С.* Международное частное право : учеб. пособие. СПб., 2000. С. 17.

мую касается транспортного права, связанного с международными перевозками.

Унификация представляет уменьшенное многообразие видов и типов объектов, одинаковых по функциональному назначению¹, приведение их к единообразию, обобщение и единение структур механизма правовой регламентации². Основные ее задачи состоят в устранении неоправданного множества видов и разновидностей нормативных источников, создании оптимального их количественного состава, обеспечении единообразия видов этих источников, их формы и структурных частей. Эти задачи в полной мере относятся и к транспортному законодательству. При этом следует иметь в виду, что поскольку его система включает две группы нормативных правовых актов — законы и подзаконные акты, перечисленные задачи унификации распространяются как на транспортные законы, так и на подзаконные нормативные правовые акты.

Одна из задач состоит в минимизации количественного состава видов транспортных нормативных источников. Ее выполнение означает доведение их до оптимального количества, позволяющего системе транспортного законодательства эффективно выполнять свое функциональное назначение. В стремлении минимизировать количественный состав системы транспортного законодательства таится опасность создания такого ее минимального количества, при котором система не будет работать. Чтобы этого не случилось, необходимо в полной мере учитывать назначение системы транспортного законодательства, каждого входящего в нее вида нормативного правового акта, его роли в обеспечении надлежащего регулирования транспортных отношений.

Что касается задачи обеспечения единообразия определенных видов и разновидностей транспортных нормативных источников, то ее выполнение является важным инструментом в уменьшении многообразия их видов, создании оптимальной системы таких актов независимо от характера перевозки — автомобильной, воздушной, железнодорожной, морской, внутренней водной.

Здесь все базируется на создании типовых моделей соответствующих видов нормативных правовых актов.

Вопрос унификации транспортных законов касается транспортных кодексов и уставов, регулирующих организацию и осуществление перевозок соответствующими видами транспорта. Как уже отмечалось, регулирование действующими кодексами и уставами общественных отношений в сфере транспорта с неизбежностью привело к дублированию не только многочисленных норм, но фактически целых глав. Естественный выход из создавшейся ситуации — издание единого транспортного законодательного акта — Транспортного кодекса РФ.

Идея принятия Транспортного кодекса РФ имеет как сторонников, так и противников. Среди противников можно встретить аргументы на уровне

¹ См.: *Гречуха В. Н.* Транспортное право : учеб. пособие. М., 2007. С. 33 ; *Методика и практика стандартизации* / под ред. В. В. Ткаченко. М., 1971. С. 313.

² См.: *Теория государства и права* / под ред. Н. И. Матузова, А. В. Малько. М., 1999. С. 393.

общих рассуждений и категорических утверждений о нереальности создания такого закона. Так, В. С. Белых пишет: «Считаем, что принятие единого Транспортного кодекса РФ — это в целом *утопическая* идея. Нельзя объединить в единое целое “кодексовые” положения о различных видах транспорта (даже умозрительно выглядят нереалистично попытки объединить нормы о железнодорожной перевозке грузов с морской и воздушной)»¹. Между тем сам автор ссылается на тот факт, что в Республике Казахстан «мощно предпринята попытка по разработке проекта Транспортного кодекса»². Это свидетельствует о том, что идея создания указанного закона переведена в практическую плоскость в одной из стран таможенного союза. Его принятие в качестве закона потребует соответствующего реагирования со стороны Российской Федерации и Республики Беларусь, имеющих с Республикой Казахстан единое таможенное пространство. Тем более что тремя странами принят единый таможенный закон — Таможенный кодекс Таможенного союза, имеющий много точек соприкосновения с транспортным законодательством каждой из них³.

Опорой для подготовки Транспортного кодекса РФ должна служить такая известная форма систематизации законодательства, как кодификация. Представляя собой «деятельность правотворческих органов государства по созданию нового, сводного, систематизированного нормативного правового акта, которая осуществляется путем глубокой и всесторонней переработки действующего законодательства и внесения в него новых существенных изменений»⁴, она позволяет вносить качественные изменения в регулирование сферы транспортных правоотношений.

При разработке Транспортного кодекса РФ целесообразно использовать типологический метод, являющийся важным инструментом унификации законодательства. Именно этот метод позволяет создать приближенную к идеальному типу модель транспортного закона, устранить дублирование в регулировании транспортных правоотношений и, как следствие, сократить количество действующих кодексов и уставов. Необходимость применения типологического метода в нормотворческой деятельности становится особенно актуальной в ситуации, при которой, во-первых, накоплен значительный эмпирический материал, во-вторых, проведены необходимые теоретические исследования и, в-третьих, назрела потребность их синтеза, содержательно-теоретической и логической организации. Всем этим условиям отвечает сложившаяся ситуация с транспортным законодательством.

В соответствии с теорией типологии государственно-правовых институтов, а также типологии нормативных правовых актов *типологический метод* заключается в построении идеального типа соответствующего вида

¹ Белых В. С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ) / отв. ред. В. А. Бублик. М. : Проспект, 2009. С. 9—10.

² Там же.

³ Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 г. № 17).

⁴ Хропанюк В. Н. Теория государства и права. С. 247.

нормативного правового акта, т.е. в создании образца, который должен по всем параметрам отвечать своему функциональному назначению¹.

Следует отметить, что конструирование идеального типа конкретного вида нормативного правового акта может осуществляться путем использования двух способов — экспериментального и теоретического. Экспериментальный заключается в изучении определенного количества однопорядковых нормативных правовых актов (актов одного вида), анализе, сравнении их качественных параметров, характера воздействия на складывающиеся отношения, в установлении структурных элементов указанных актов, выявлении устойчивых связей, признаков для конструирования на их основе акта идеального типа.

Что касается теоретического способа, то выявление устойчивых связей, свойств, признаков для создания акта идеального типа осуществляется логическим путем. Наилучший результат дает сочетание обоих способов.

Создавая идеальный тип определенного вида транспортного нормативного правового акта, необходимо вместе с тем опираться на признаки или элементы его типологии. В научной литературе в качестве элементов типа нормативного правового акта предлагается использовать такие элементы (признаки) определенной группы нормативных источников, к которой он принадлежит, как: 1) их юридическая сила, 2) характер содержащихся в них норм права и 3) общественные отношения, на регулирование которых они направлены².

Все три структурных элемента типизации применяются в комплексе, и это является обязательным условием типизации транспортных законодательных актов. Однако представляется, что этих признаков недостаточно для создания оптимальной типовой модели транспортного законодательного акта. Необходимо учесть и такой важнейший структурный элемент типизации, как стоящие перед указанным актом цели и задачи, для достижения которых он применяется. Рассмотрение этого элемента в качестве необходимого (обязательного) связано с принципиальным теоретическим положением о том, что типология явления, предмета базируется на выявлении не случайных, а существенных, общих признаков, свойств, которые обусловлены его целевым назначением³. Использование лишь некоторых, хотя и устойчивых общих структурных элементов типизации, не позволяет

¹ См.: *Гречуха В. Н.* Унификация транспортного законодательства // Сборник научных трудов (межвузовский). Т. IV. Актуальные проблемы социально-гуманитарных наук. М., 2000. С. 134 ; *Курашвили Б. П.* Типология структурных связей в аппарате государственного управления // *Формы государственного управления*. М., 1983. С. 16—23 ; *Поленина С. В., Сильченко Н. В.* Научные основы типологии нормативно-правовых актов в СССР. М., 1987. С. 37—39.

² См.: *Научные основы советского правотворчества*. М., 1984. С. 148—161 ; *Поленина С. В., Сильченко Н. В.* Научные основы типологии нормативно-правовых актов в СССР. С. 27.

³ См.: *Гречуха В. Н.* К вопросу о роли совершенствования транспортного законодательства в развитии экономики // Социально-экономические и правовые проблемы экономики России : тезисы науч.-практич. конференции. М., 2001. С. 36 ; *Сильченко Н. В.* Роль и место понятия «типологии» в понятийном аппарате общей теории государства и права // *Право и правотворчество: вопросы теории*. М., 1982. С. 58.

правильно определить типовую модель транспортного законодательного акта.

Таким образом, опираясь на указанные структурные элементы типизации, может быть предложена следующая примерная структура основного транспортного законодательного акта (Транспортного кодекса РФ).

I. Общая часть: 1. Общие положения. 2. Транспорт и пути сообщения. 3. Государственное регулирование транспортной деятельности, использования транспортных артерий. 4. Государственный контроль и надзор в области транспорта. 5. Безопасность на транспорте. 6. Транспортные договоры. 7. Перевозки пассажиров, багажа. 8. Перевозки грузов. 9. Ответственность при перевозках.

II. Особенная часть: 1. Перевозки автомобильным транспортом. 2. Перевозки железнодорожным транспортом. 3. Перевозки воздушным транспортом. 4. Перевозки морским транспортом. 5. Перевозки внутренним водным транспортом. 6. Перевозки в прямом смешанном сообщении. 7. Акты, претензии, иски.

III. Заключительные положения¹.

Поскольку активизируется процесс транспортно-экономических связей между Российской Федерацией и другими странами СНГ, целесообразно добиваться унификации транспортного законодательства стран ближнего зарубежья, что и должно найти отражение в Транспортном кодексе РФ. Здесь речь идет о так называемой региональной унификации, т.е. унификации, осуществляемой в пределах ограниченного круга государств².

В условиях расширения международных перевозок большое значение приобретает проблема сближения транспортного законодательства России с международными транспортными конвенциями, договорами, соглашениями. Это обстоятельство также должно быть в полной мере учтено в этом законодательном акте.

Унификация касается не только транспортных законов, но и подзаконных нормативных правовых актов.

Наиболее распространенными среди этой группы подзаконных актов, закрепляющих технико-правовые нормы организации и осуществления перевозок, являются правила, инструкции, руководства, технические условия, нормы, тарифы, ГОСТы, прејскуранты и некоторые другие³.

Анализ показывает, что и по объекту регулирования, и по издающим органам (должностным лицам), и по правовой природе, а также юридической силе, т.е. по всем типологическим признакам, правила, инструкции и руководства не отличаются друг от друга. Это дает основание сделать

¹ Приведенная структура Транспортного кодекса РФ более детализирована по сравнению с предложенным ранее автором вариантом его структуры в статье: *Гречуха В. Н.* Унификация транспортного законодательства (Сборник научных трудов (межвузовский). Т. IV. Актуальные проблемы социально-гуманитарных наук. М. : МГИУ, 2000. С. 135). Детализация осуществлена за счет выделения из раздела «Общие положения» в качестве самостоятельных разделов 2–6 Общей части, кроме того, раздел «Особенности перевозок отдельными видами транспорта» конкретизирован в виде разделов 1–5 Особенной части.

² Международное частное право : учебник / отв. ред. Г. К. Дмитриева. М., 2004. С. 107.

³ См.: *Гречуха В. Н.* Транспортное право : учеб. пособие. С. 38–39.

вывод о целесообразности отказа от понятий «инструкция» и «руководство» и замены их единым названием — «правила». Центральное место среди них должны занять правила перевозок пассажиров, багажа и правила перевозок грузов различными видами транспорта.

Что касается типологической структуры правил, то, опираясь на все четыре признака типологии нормативных актов, можно предложить следующие типовые модели правил перевозок.

Правила перевозок грузов: 1. Общие положения. 2. Подача транспорта и прием грузов к перевозке. 3. Оформление транспортных документов. 4. Тарифы и расчеты за перевозку. 5. Перевозка грузов. 6. Особенности перевозки отдельных видов грузов. 7. Выдача грузов. 8. Акты, претензии, иски.

Правила перевозок пассажиров и багажа: 1. Общие положения. 2. Информация для пассажиров. 3. Продажа билетов. 4. Тарифы и сборы. 5. Перевозка пассажиров. 6. Перевозка ручной клади. 7. Перевозка багажа. 8. Контроль за осуществлением пассажирских перевозок.

Особняком в группе подзаконных транспортных нормативных правовых актов стоят тарифы и ГОСТы. Это специфические технико-юридические акты. ГОСТы представляют собой типовые образцы, общегосударственные требования, которым должны отвечать, например, приспособления для крепления грузов, другое оборудование, тара и упаковка, выполняемые при погрузке, выгрузке и перевозке грузов операции и др. Тарифы же — это по сути ставки оплаты или сборов за перевозку.

Таким образом, может быть предложена следующая система транспортного законодательства: Транспортный кодекс РФ, правила перевозок пассажиров, багажа и правила перевозок грузов (для каждого вида транспорта), тарифы и ГОСТы.

Вопросы и задания для самоконтроля

1. Какие виды источников присущи транспортному праву?
2. Как классифицируются нормативные правовые акты транспортного права?
3. Какие законы регулируют организацию и осуществление внутренних перевозок?
4. Какие вопросы регулируются гл. 40 «Перевозки» ГК?
5. В чем заключаются различия между типовыми структурами транспортных кодексов и транспортных уставов?
6. Каковы основные разновидности подзаконных нормативных правовых актов транспортного права?
7. Какие виды нормативных актов относятся к подзаконным источникам транспортного права?
8. Расскажите о тенденциях развития транспортного законодательства.
9. В чем суть унификации транспортного законодательства?
10. Каковы основные задачи унификации транспортного законодательства?

Глава 3

ТРАНСПОРТНЫЕ ПРАВООТНОШЕНИЯ

3.1. Понятие транспортного правоотношения, его структура

Для правоотношения характерным является то, что: во-первых, оно всегда складывается на основе правовых норм; во-вторых, его участники наделяются взаимными правами и обязанностями; в-третьих, оно имеет осознанно волевой характер; в-четвертых, оно гарантируется государством и охраняется в необходимых случаях силой государственного принуждения¹.

Все указанные признаки правоотношения присущи и транспортным правоотношениям. Транспортные нормы, содержащиеся в различных источниках, регулируют общественные отношения, которые составляют предмет транспортного права. Приобретая правовую форму, эти фактические общественные отношения становятся транспортными правоотношениями, складывающимися по поводу оказания транспортных услуг. Они обусловлены функционированием транспорта, использованием транспортных артерий при осуществлении перевозок, управлением транспортом.

Указанные правоотношения представляют собой особую юридическую связь участников социальных процессов в области транспортной деятельности по осуществлению перевозок грузов, пассажиров, багажа, которая возникает и существует на основании норм транспортного права. По сути, транспортное правоотношение является формой, в которой абстрактные транспортные нормы получают конкретное выражение. Именно вследствие воздействия норм транспортного права на общественные отношения последние приобретают особую правовую форму, а их участники наделяются правами, на них возлагаются обязанности, реализация которых подкрепляется мерами государственного характера. Как уже отмечалось, спецификой транспортных правоотношений является то, что они не являются общественными отношениями одного вида. В предмет транспортного права входят имущественные, административные, трудовые, процессуальные правоотношения. Большая часть транспортных правоотношений — это частноправовые отношения имущественного характера.

Следовательно, **транспортное правоотношение** — это регулируемое нормами транспортного права общественное отношение, складывающееся

¹ См.: Комаров С. А. Общая теория государства и права : курс лекций. М., 1995. С. 202—206 ; Теория государства и права : учебник / под ред. А. С. Пиголкина, Ю. А. Дмитриева. М., 2010. С. 618—619.

по поводу оказания транспортных услуг и связанной с ними деятельности транспорта, а также управления им.

Как и любое правоотношение, транспортное правоотношение состоит из следующих элементов: объекта, субъектного состава правоотношения и содержания.

Объект транспортного правоотношения — это то, по поводу чего возникает и осуществляется деятельность его субъектов, их поведение, на что направлены их субъективные права и обязанности¹. Следовательно, объект транспортного правоотношения — это транспортная деятельность, связанная с перевозками. Именно на транспортную перевозочную деятельность как объект транспортного правоотношения воздействуют его субъекты в границах возможного и должного поведения, определяемых их субъективными правами и обязанностями.

Поведение участников транспортных правоотношений имущественного характера заключается в том, что они вступают в отношения друг с другом по поводу определенных благ. Таковыми благами являются услуги, связанные с перевозкой грузов, пассажиров, багажа.

В транспортных правоотношениях административно-правового характера поведение их субъектов выражается в положительных действиях (принятие Минтрансом России нормативных правовых актов) или в негативных действиях — совершении административных правонарушений (например, нарушении таможенных правил при перевозках (п. 3 ст. 116 ВК)).

Что касается транспортных правоотношений процессуального характера, то их субъекты вступают в отношения друг с другом по поводу спора материально-правового характера о возмещении причиненного вреда при осуществлении перевозки. Речь идет, например, о праве грузоотправителя на предъявление претензии и иска к перевозчику в случае утраты груза (п. 2 ст. 125 ВК).

Субъектный состав транспортного правоотношения — совокупность участников этого правоотношения. Ими могут быть индивиды (физические лица), юридические лица, государство в лице различных государственных органов: федерального органа исполнительной власти в области транспорта, государственных органов контроля, надзора на транспорте, государственного органа по охране труда (в том числе на транспорте) и др. Минимальный состав субъектов транспортного правоотношения включает управомоченного субъекта и обязанного субъекта (грузоотправитель — перевозчик; грузополучатель — транспортный экспедитор; перевозчик — представитель таможенного органа; перевозчик — представитель органа технического надзора и классификации судов и т.д.). Субъекты транспортного правоотношения обладают правосубъектностью, т.е. социально-правовой возможностью быть участниками транспортных правоотношений. Эле-

¹ См.: Венгеров А. Б. Теория государства и права : учебник для юрид. вузов. М., 1998. С. 482 ; Хропанюк В. Н. Теория государства и права. С. 284 ; Халфина Р. О. Общее учение о правоотношении. М., 1974. С. 212—213.

ментами правосубъектности являются правоспособность, дееспособность и деликтоспособность субъектов¹.

Содержание транспортного правоотношения составляют юридические права и обязанности его субъектов. Они весьма разнообразны. Для содержания имущественных транспортных правоотношений, являющихся разновидностью гражданских правоотношений, характерно то, что и права и обязанности их субъектов именуются субъективными правами и обязанностями. Именно так в гражданском праве подчеркивается принадлежность их конкретным субъектам права². Будучи неразрывно связаны друг с другом, субъективные права и обязанности и возникают, и прекращаются одновременно. Например, они возникают у сторон договора перевозки груза одновременно с моментом его заключения, а прекращаются исполнением этого договора. Кроме того, они изменяются под воздействием одних и тех же обстоятельств (обстоятельств непреодолимой силы, ограничения или запрещения движения судов (п. 1 ст. 118 КВВТ)).

Содержание транспортных правоотношений административно-правового характера включает не только права и обязанности субъектов, но и процессуально-правовой режим их осуществления, а также установленные для субъектов запреты и ограничения³ (например, ограничения и даже запрет на эксплуатацию гражданского воздушного судна при нарушении правил летной эксплуатации и технического обслуживания — п. 6 ст. 37 ВК).

Что касается содержания трудовых отношений, являющихся составной частью транспортных правоотношений, то правам и обязанностям их сторон присущ относительный характер⁴. Он заключается в том, что праву работника соответствует обязанность работодателя, и наоборот. Кроме того, содержание трудового правоотношения предполагает наличие *комплекса* субъективных прав и обязанностей у каждой стороны. В качестве примера можно привести закрепленный в КТМ комплекс обязанностей капитана судна по управлению судном, поддержанию на нем порядка (ст. 61, 67). Трудовое правоотношение носит сложный характер, ему присущи имущественный и организационный аспекты, элементы свободы и подчинения⁵.

Содержание транспортных правоотношений процессуального характера — это права и обязанности субъектов, а также процессуальные действия, совершаемые ими в соответствии с правами и обязанностями⁶. Например, грузоотправитель наделен правом предъявления претензии

¹ См.: Советское гражданское право. Субъекты гражданского права / под ред. С. Н. Братуся. М., 1984. С. 7—9 ; *Черданцев А. Ф.* Теория государства и права. М., 1999. С. 292.

² См.: Гражданское право : учебник : в 3 т. Т. 1 / под ред. А. П. Сергеева. М., 2009. С. 122.

³ См.: *Бахрах Д. Н., Россинский Б. В., Стариков Ю. Н.* Административное право : учебник для вузов. М. : Норма, 2004. С. 108.

⁴ См.: Трудовое право России : учебник / под ред. С. П. Маврина, Е. Б. Хохлова. М. : Юрист, 2003. С. 113.

⁵ См.: Трудовое право России : учебник / отв. ред. Ю. П. Орловский, А. Ф. Нуртдинова. М., 2008. С. 14.

⁶ См.: Гражданский процесс : учебник для вузов / под ред. М. К. Треушников. М. : Спарк, 1998. С. 50.

перевозчику. Оно реализуется путем составления письменной претензии по установленной форме, сбора прилагаемых к ней необходимых документов, предъявления претензии в установленные сроки надлежащему перевозчику.

Существование транспортных правоотношений зависит от трех правовых предпосылок: наличия норм транспортного права, правосубъектности и юридических фактов. Сами по себе транспортные нормы не порождают транспортные правоотношения. Для этого необходимы обстоятельства, с которыми транспортные нормативные правовые акты связывают соответствующие юридические последствия: возникновение, изменение или прекращение транспортных правоотношений.

Если речь идет о частноправовых имущественных отношениях, то их возникновение и последующие изменения связаны в первую очередь с заключением транспортных договоров, и прежде всего договоров перевозки пассажиров и грузов.

Заключение договора перевозки — это юридический факт, который относится к одной из двух групп в рамках классификации юридических фактов в зависимости от волевого признака — к группе действий¹. Но в транспортном праве имеет значение и вторая классификационная группа юридических фактов — события. Среди них законодатель выделяет такие, как непреодолимая сила, военные действия, блокады, эпидемии и другие обстоятельства. С их наличием он связывает определенные юридические последствия, например, освобождение перевозчика от ответственности за невыполнение принятой заявки на перевозку груза (ст. 117 УЖТ), за невыполнение нормы перевалки грузов (п. 4 ст. 114 КВВТ), освобождение сторон от ответственности за нарушение договорных обязательств (ст. 36 УАТГНЭТ).

Необходимо иметь в виду, что на практике возникновение, изменение или прекращение транспортных правоотношений связаны нередко не с одним юридическим фактом, а с их совокупностью. В этом случае речь идет о *юридическом составе*, который представляет собой совокупность юридических фактов, необходимых и достаточных для наступления предусмотренных законом юридических последствий.

Таким образом, рассмотренные группы общественных отношений, входящие в предмет регулирования транспортного права, являются неоднородными. Они имеют разные объекты, им присущ неодинаковый субъектный состав. Различаются транспортные правоотношения и содержанием. Все это дает основание подразделить транспортные правоотношения на правоотношения имущественного, административно-правового, трудового и процессуального характера.

3.2. Субъекты транспортных правоотношений имущественного характера

Поскольку имущественные правоотношения составляют основную группу транспортных правоотношений, целесообразно отдельно рассмо-

¹ О классификации юридических фактов см.: Венгеров А. Б. Теория государства и права : учебник для юрид. вузов. С. 485—486.

треть их субъектный состав. Он включает как физических, так и юридических лиц.

Физические лица как субъекты транспортных правоотношений имущественного характера

Можно выделить несколько групп физических лиц — участников имущественных транспортных правоотношений. Наиболее многочисленную группу составляют физические лица — *пассажиры*. Среди транспортных законов определение пассажира дается в УАТГНЭТ, УЖТ, КВВТ. Причем если УАТГНЭТ (п. 12 ст. 2) указывает, что им является «физическое лицо», то в соответствии с УЖТ (ст. 2) и КВВТ (ст. 3) — это просто «лицо». Различие носит принципиальный характер. В гражданском законодательстве, регулирующем субъектный состав гражданских правоотношений, понятие «лицо» используется в двух значениях: физическое лицо и юридическое лицо. Поэтому более точным является термин УАТГНЭТ — «физическое лицо».

Пассажирами могут быть как граждане Российской Федерации, так и граждане других государств (иностранцы), а также апатриды — люди, не имеющие определенного гражданства. Таким образом, категория «физические лица», относящаяся к пассажирам, охватывает указанные более узкие понятия. Для пассажиров установлены некоторые ограничения. Речь идет о больных пассажирах и пассажирах с ограниченными возможностями. Так, пассажир в кресле-коляске, больной на носилках, пассажиры, лишенные зрения и (или) слуха перевозятся с сопровождающим лицом либо под наблюдением перевозчика¹. Есть особенности, касающиеся пассажиров-детей. Нормативно закреплено требование об их перевозке в сопровождении взрослых².

Следующую группу физических лиц — субъектов имущественных транспортных правоотношений составляют *грузоотправители, грузополучатели*. Они выступают в этом качестве лишь в случае осуществления перевозки груза для личных (бытовых), семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности³. В связи с тем что грузоотправитель в договорных отношениях по перевозке указанных грузов является физическим лицом, принят ряд специальных подзаконных нормативных правовых актов, регулирующих правовой статус грузоотправителя, особенности оказываемых ему услуг, реализацию права на предъявление претензии (правила оказания услуг на различных видах транспорта).

Отдельную группу физических лиц — субъектов транспортных правоотношений составляют *индивидуальные предприниматели*. Ими могут быть перевозчики, грузоотправители, грузополучатели, фрахтовщики, фрахто-

¹ Пункты 110–114 Общих правил воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, утв. приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82 (в ред. от 02.04.2012 № 88).

² Там же, п. 103–104.

³ Пункт 1 ст. 66 КВВТ.

ватели, владельцы инфраструктуры железнодорожного транспорта, владельцы железнодорожных путей необщего пользования, оператор железнодорожного подвижного состава, оператор морского порта и некоторые другие.

Приобрести статус индивидуального предпринимателя физическое лицо может только после прохождения процедуры государственной регистрации в установленном порядке. В случаях, определенных законом, деятельность индивидуальных предпринимателей — субъектов транспортных правоотношений лицензируется.

Юридические лица как субъекты транспортных правоотношений имущественного характера

Поскольку основу транспортных правоотношений составляют договорные отношения, касающиеся организации и осуществления перевозок, юридические лица в этих отношениях являются перевозчиками, грузоотправителями, грузополучателями, фрахтовщиками и фрахтователями. Однако перечень юридических лиц — субъектов транспортных правоотношений этим не ограничивается. Транспортный процесс обеспечивается выполнением комплекса операций и действий, без которых он невозможен. К таким операциям и действиям относятся подготовка грузов к перевозке, их доставка к месту погрузки, выполнение погрузочно-разгрузочных работ, осуществление перевалки грузов при перевозках в прямом смешанном сообщении, использование инфраструктуры железнодорожного транспорта, хранение доставленного груза в пункте назначения. Их выполняют такие юридические лица — субъекты транспортных правоотношений, как транспортные экспедиторы, владельцы инфраструктур, операторы железнодорожного транспорта, операторы морских портов и др.

Законодательно установлена система лицензирования деятельности некоторых из перечисленных юридических лиц — субъектов транспортных правоотношений. В первую очередь необходимо отметить лицензирование деятельности перевозчика по перевозкам грузов и пассажиров, которое регулируется Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности»¹.

Кроме перевозочной деятельности лицензируются некоторые виды работ, например, погрузочно-разгрузочные работы применительно к опасным грузам на определенных видах транспорта².

К некоторым субъектам транспортных правоотношений закон предъявляет специальные требования. В частности, Закон о железнодорожном транспорте закрепляет такие требования к владельцу инфраструктуры, перевозчику, организациям, выполняющим вспомогательные работы (услуги) при перевозках железнодорожным транспортом (ст. 11—13).

¹ Пункты 20—26 ч. 1 ст. 12 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (в ред. от 02.07.2013 № 185-ФЗ).

² Пункты 27—28 ч. 1 ст. 12 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности».

Организационно-правовая форма юридических лиц — субъектов транспортных правоотношений различна. В условиях городских перевозок получила широкое распространение, например, такая организационно-правовая форма перевозчика, как унитарное предприятие (государственное унитарное предприятие и муниципальное унитарное предприятие).

На морском транспорте перевозчик — это, как правило, судовладелец, который может быть собственником судна или использовать его на ином законном основании (ст. 8 КТМ). Судовладелец-перевозчик является государственным или муниципальным унитарным предприятием, если морское судно принадлежит ему на праве хозяйственного ведения, либо учреждением — в случае обладания морским судном на праве оперативного управления¹.

3.3. Виды транспортных правоотношений

Основным критерием для определения видов транспортных правоотношений служит характер регулируемых нормами транспортного права общественных отношений. Его изучение позволяет вычлениить особенности имущественных, административно-правовых, трудовых, процессуальных транспортных правоотношений, которые проявляются в их структурных элементах (объекте, субъектном составе, содержании).

Рассмотренные в общем виде при раскрытии понятия транспортного правоотношения эти особенности требуют конкретизации в рамках характеристики каждого вида транспортных правоотношений для более глубокого их понимания.

Имущественные транспортные правоотношения

Большая часть транспортных правоотношений — это частноправовые отношения имущественного характера. Такие отношения устанавливаются по воле участвующих в них субъектов. Основанием их возникновения являются транспортные договоры и, прежде всего, договоры перевозки. Для имущественных транспортных правоотношений характерно *равенство их субъектов*. Поскольку гражданские правоотношения складываются «как правоотношения между равноправными субъектами, как правоотношения особого структурного типа, в которых обязанность корреспондирует субъективному праву как притязанию, а не как велению»,² эта особенность распространяется и на имущественные транспортные правоотношения. Она обнаруживается в договорных отношениях между перевозчиком и грузоотправителем, в которых они связаны друг с другом корреспондирующими субъективными правами и обязанностями. При этом обязанный субъект находится в равном положении с управомоченным субъектом.

¹ См.: Российское гражданское право : учебник : в 2 т. Т. II : Обязательственное право / отв. ред. Е. А. Суханов. 3-е изд., стер. М. : Статут, 2013. С. 681—682.

² Российское гражданское право : учебник : в 2 т. Т. I : Общая часть / отв. ред. Е. А. Суханов. 3-е изд., стер. М. : Статут, 2013. С. 112.

Еще одна особенность имущественных транспортных правоотношений заключается в *свободе волеизъявления* их участников. Основным юридическим фактом, который порождает, изменяет и прекращает имущественные транспортные правоотношения, является транспортный договор (договор перевозки груза, договор перевозки пассажира, договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры и др.). Стороны, реализуя свободное волеизъявление, заключают такие договоры, изменяют и прекращают их в установленном порядке. Важнейший признак данной части транспортных правоотношений как частноправовых отношений — независимость сторон друг от друга. *Юридическая независимость сторон* означает, что ни одна из них не может диктовать другой стороне свои условия, давать ей обязательные для исполнения указания. Если управомоченная в транспортном правоотношении сторона вправе требовать определенного поведения от обязанного лица, то только в силу существующего между ними договора или прямого указания закона (ч. 11 ст. 11 УАТГНЭТ¹).

Прямые указания закона относительно обязательности распоряжений одной стороны транспортных правоотношений для другой касаются вопросов безопасности перевозки, поддержания порядка на транспортном средстве (подп. 2 п. 1 ст. 58 ВК, п. 1 ст. 67 КТМ).

Имущественным транспортным правоотношениям присущи *особые способы защиты нарушенных прав* их субъектов. Это, главным образом, применение мер имущественного характера в виде возмещения убытков и взыскания неустойки. Они применяются при несохранности груза, багажа, просрочки их доставки, задержке отправления транспорта и опоздании прибытия при перевозке пассажира и других нарушениях обязательств.

Для имущественных транспортных правоотношений установлен *досудебный порядок* защиты нарушенных прав их субъектов (претензионный порядок). Вместе с тем действует и общий порядок защиты нарушенных прав таких субъектов — судебный, на который имеются указания в транспортных законах (гл. XXV КТМ, гл. VIII УЖТ, гл. 7 УАТГНЭТ).

Для имущественных транспортных правоотношений характерно то, что субъективные права и обязанности их субъектов являются сложными юридическими образованиями. Так, субъективные имущественные права — это, по сути, юридические возможности субъекта, которые именуются его *правомочиями*. Выделяют три правомочия: 1) правомочия на собственные действия; 2) правомочия требования; 3) правомочия на защиту².

Правомочия на собственные действия представляют собой возможность совершения субъектом фактических и юридических действий: заключать договоры перевозки; отказываться от исполнения договоров перевозки в установленных законом случаях; осуществлять погрузку груза и т.п.

¹ В УАТГНЭТ статьи рубрицируются цифровыми индексами, поэтому было бы правильно каждый называть «пунктом», как это сделано в ВК (ст. 16 и др.), КТМ (ст. 6.1 и др.), КВВТ (ст. 8 и др.). В Уставе же они именуются «частями» (см., например, ст. 8—11).

² См.: Российское гражданское право : учебник : в 2 т. Т. I : Общая часть / отв. ред. Е. А. Суханов. С. 113.

Правомочия требования — это возможность субъекта требовать от обязанного субъекта исполнения обязанностей. Например, возможность перевозчика требовать своевременной оплаты грузоотправителем перевозки груза; возможность пассажира требовать предоставления перевозчиком указанного в билете места.

Правомочия на защиту являются возможностью использовать установленные законом различные меры защиты субъективных прав. Так, УЖТ предоставляет право перевозчику удерживать груз в случае уклонения грузополучателя от внесения платы за перевозку и иных причитающихся перевозчику платежей вплоть до самостоятельной реализации груза в порядке, предусмотренном законом (ст. 35).

Транспортные правоотношения административно-правового характера

Это общественные отношения между государственными органами исполнительной власти в области транспорта и транспортными организациями, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями и другими субъектами. Опосредованные нормами транспортного права, они являются по сути административно-правовыми отношениями, определяющая черта которых состоит в том, что они складываются преимущественно в особой сфере государственной и общественной жизни — в сфере государственного управления транспортом.

Сфера государственного управления есть та область деятельности государства, в которой действуют особого рода субъекты. Обобщенно их именуют *органами исполнительной власти*¹. В транспортных кодексах и уставах используется термин «федеральный орган исполнительной власти в области транспорта». Это значит, что в административно-правовых отношениях опосредуется само государственное управление транспортом, т.е. компетенция соответствующих субъектов этого вида государственной деятельности, связанной с транспортом. Административно-правовые отношения возникают в связи или по поводу осуществления полномочными субъектами исполнительной власти своей управленческой компетенции².

Для этой части транспортных правоотношений характерными являются следующие признаки: во-первых, они возникают в процессе государственного управления транспортом; во-вторых, имеют в качестве обязательного субъекта орган государственного управления в области транспорта; в-третьих, это отношения власти — подчинения, которым присуще юридическое неравенство сторон.

Субъектный состав этих отношений обусловлен характером управления транспортом. Управленческая деятельность выражает волю и интересы государства. Причем его выразителем может быть только такой субъект, который действует от имени государства и является носителем соответству-

¹ См.: Бахрах Д. Н., Россинский Б. В., Старилов Ю. Н. Административное право : учебник для вузов. М., 2004. С. 44 ; Дмитриев Ю. А., Полянский И. А., Трофимов Е. В. Административное право : учебник. М. : Эксмо, 2009. С. 73.

² См.: Алексин А. П., Кармолицкий А. А., Козлов Ю. М. Административное право Российской Федерации : учебник. М. : Зерцало, 1997. С. 76.

ющих полномочий государственно-властного характера. Им в административных правоотношениях в качестве одной из сторон всегда выступает официальный и полномочный субъект исполнительной власти, представляющий публично-правовые интересы в области транспорта (Минтранс России). Это сторона регулируемых административными и транспортными источниками управленческих отношений, которая в пределах своей компетенции реализует государственно-властные полномочия для защиты публичных интересов в области транспорта.

Перечень других субъектов государственных исполнительных органов в области транспорта весьма широк и касается в большей или меньшей степени каждого вида транспорта. Он включает, в частности, бассейновые органы государственного управления на внутреннем водном транспорте (п. 2 ст. 10 КВВТ), портовые власти в лице капитана морского порта (ст. 74 КТМ), органы единой системы организации воздушного движения (п. 1 ст. 18 ВК) и др.

Этот перечень составляют также соответствующие структуры федеральных органов исполнительной власти в других областях, чьи контрольные и надзорные функции распространяются и на транспорт. К ним относятся, например, территориальные органы федерального органа исполнительной власти в области горного и промышленного надзора, федерального органа исполнительной власти в области энергетики (п. 2 ст. 56 КВВТ). В области экологической, пожарной, промышленной безопасности, охраны труда, санитарно-эпидемиологической безопасности — это уполномоченные федеральные органы исполнительной власти в соответствии с законодательством РФ (п. 2 ст. 22.1 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (статья введена Федеральным законом от 18.07.2011 № 242-ФЗ)).

Вторая сторона транспортных административных правоотношений — это обязанная сторона, без нее такого рода отношения вообще не возникают. Данное обстоятельство обусловлено методом правового регулирования анализируемых правоотношений, а именно субординационным (властно-распорядительным) методом. Вторую сторону представляют юридические лица и граждане, в том числе владельцы инфраструктуры, перевозчики, грузоотправители и другие участники перевозочного процесса (п. 2 ст. 20 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»), находящиеся в порту организации и граждане (ст. 78 КТМ). К ней следует причислить таких субъектов, как судовладелец (п. 1 ст. 39 КВВТ), собственники судов (ст. 41 КТМ), владельцы причалов порта (п. 1 ст. 56 КВВТ), авиационные предприятия (п. 1 ст. 61 ВК). К этой стороне могут быть отнесены и пассажиры, а также граждане, находящиеся, например, в зонах повышенной опасности, связанной с транспортной деятельностью (на пассажирских платформах, железнодорожных путях, переходах через них (п. 1 ст. 21 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»)).

Объектом административно-правовых транспортных отношений являются действия, которые заключаются в принятии субъектами органов управления транспортом нормативных правовых актов, регулирующих