

## 1. Понятие и предмет транспортного права

В условиях перехода к рыночной экономике отношения, связанные с транспортом, приобретают важное значение. Отличительная особенность транспорта как отрасли материального производства заключается в том, что он не создает новых материальных ценностей и потому не увеличивает богатства общества. Его продукция - деятельность по территориальному перемещению грузов или людей. Транспорт является связующим звеном экономики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена. От регулярной, четкой работы транспортных предприятий, своевременной перевозки грузов и пассажиров зависит ритмичная работа промышленности, торговли и т.д. Следовательно, предметом транспортного права являются общественные отношения между транспортными предприятиями и клиентурой, возникающие в связи с оказанием услуг по использованию транспортных средств для осуществления перевозочного процесса.

Рассматривая место транспортного права в системе права, следует исходить из следующего. Транспортное право представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих общественные отношения, которые возникают в связи с организацией и деятельностью транспортных предприятий, отношения между транспортными предприятиями и их многочисленной клиентурой, пользующейся транспортными средствами, а также между транспортными предприятиями как одного, так и разных видов транспорта. В разное время некоторые авторы публикаций предлагали признать самостоятельными отраслями права все транспортное право или его отдельные части. Так, например, в отношении воздушных перевозок был сделан вывод о необходимости признать воздушное право уже на современном уровне его развития самостоятельной отраслью права. Представители морского транспорта в более категоричной форме утверждали, что морское право является самостоятельной отраслью права, содержание которой определяется отношениями, складывающимися на морском транспорте и в торговом мореплавании.

Общепринято разграничивать отрасли права по предмету и методу правового регулирования. Как справедливо отмечал О.С. Иоффе, всякая отрасль права характеризуется двумя моментами: во-первых, определенным предметом регулирования, т.е. теми общественными отношениями, которые ею формируются, закрепляются и охраняются, и во-вторых, определенным методом регулирования, т.е. тем специфическим способом, при помощи которого законодатель на основе данной совокупности юридических норм обеспечивает нужное ему поведение людей как участников правоотношений. Совершенно очевидно, что предметом правового регулирования в отдельной отрасли права должен служить однородный круг

общественных отношений.

Однако нередко такие однородные общественные отношения (как, например, в транспортной деятельности) складываются и развиваются под воздействием целого ряда других отраслей права: гражданского, административного, трудового и т.д. В таких случаях возникает необходимость в дополнительных мерах, позволяющих определить предмет данной отрасли права. В этом смысле наиболее важное значение имеет метод правового регулирования, под которым понимается юридическое средство воздействия, применяемое при правовом регулировании общественных отношений. Только единство предмета и метода регулирования является правильным классификационным признаком распределения норм права по отраслям.

Однако не все авторы исходят из того, что появление отрасли права возможно при наличии своих предмета и метода. Так, В.М. Левченко и И.Н. Сенякин указывают на такую, казалось бы, по их мнению, незначительную причину, мешающую легализоваться той или иной отрасли права, как неблагозвучное ее звучание.

«Комплексируя законодательства, - говорят они, - в сферах культуры, образования, здравоохранения представлено законами кодифицированного типа (например, Закон РФ «Об образовании»). Здесь возникает чисто терминологическое затруднение, как именовать такие отрасли».

С этим мнением трудно согласиться, так как оно недостаточно аргументировано и доводы авторов представляются недостаточно обоснованными.

Особенностью транспортного права является то, что оно сочетает в себе властно-организационные отношения, регулируемые административным правом, и имущественные отношения, регулируемые гражданским правом. Однако такое сочетание само по себе не является достаточным основанием для выделения транспортного права в самостоятельную отрасль. Не может служить аргументом и наличие уставов и кодексов на транспорте, а также большое количество нормативного материала, регулирующего отношения на транспорте.

На состоявшейся в апреле 2004г. Всероссийской научно-практической конференции «Теоретические проблемы формирования транспортного права» некоторые выступающие настаивали (не приводя при этом достаточно весомых аргументов) на том, что «транспортное право - это самостоятельная отрасль системы российского права, которая представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих однородную группу общественных отношений по организации и деятельности транспортных организаций, предприятий, физических лиц, присущими ей методами, основанная на определенных правовых принципах и обладающая самостоятельными источниками права, обеспечиваемая поддержкой общества и государства».

Общая цель объединения в едином комплексе транспортного права норм различных отраслей права - гражданского, административного, трудового, земельного и т.д.- состоит в регулировании деятельности различных видов транспорта как единой транспортной системы страны. Таким образом, транспортное право, представляя собой комплексную отрасль российского права, не является самостоятельной отраслью права.

## Рисунок 1

### 2. Виды транспорта. Управление транспортом

Управление транспортом имеет своей задачей своевременно и качественно обеспечить дальнейшее развитие и совершенствование транспорта страны, связанного с жизнедеятельностью всех отраслей экономики, и на этой основе содействовать более полному удовлетворению материальных и культурных потребностей общества. Различают пять основных видов кодексов транспорта: воздушный кодекс Российской Федерации (1997 г., далее - ВК РФ), устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г., далее - УЖТ РФ), кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г., далее - КТМ РФ), кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г., далее - КВВТ РФ). В то же время сохраняют силу кодификационные акты, такими актами на транспорте являются правила перевозок грузов и пассажиров, действующие на каждом виде транспорта, которые уточняют и конкретизируют положения, закрепленные в транспортных уставах и кодексах, транспортного законодательства, принятые в период существования СССР, например Устав автомобильного транспорта (1969 г., далее - УАТ).

Рассмотрим управление перевозочным процессом на примере железнодорожного транспорта. Управление производится централизованно и относится к исключительной компетенции ОАО «Российские железные дороги».

Главными целями деятельности акционерного общества являются обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли.

Особенностью ОАО «Российские железные дороги» является то, что все акции ОАО находятся в собственности Российской Федерации. Продажа и иные способы отчуждения находящихся в собственности Российской Федерации акций ОАО «Российские железные дороги», передача их в залог, а также иное распоряжение указанными акциями осуществляется только на основании федерального закона. Для достижения целей, указанных в Уставе ОАО «Российские железные дороги», оно вправе осуществлять следующие основные виды деятельности: оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных услуг, связанных с предоставлением этой инфраструктуры; выполнение работ по эксплуатации, содержанию и ремонту инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожных путей не общего пользования; перевозка пассажиров, грузов, грузобагажа и багажа железнодорожным транспортом общего пользования, в том числе для государственных нужд, воинские и специальные железнодорожные перевозки; обеспечение недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей обществу, и т.д. Основными структурными единицами ОАО являются филиалы и представительства, которые не являются юридическими лицами и наделяются имуществом, принадлежащим обществу. Высший Арбитражный Суд Российской Федерации в

информационном письме от 2 апреля 2004г. №С 1-7/уп-389 «О некоторых вопросах, связанных с подсудностью споров, вытекающих из договоров перевозки грузов железнодорожным транспортом» разъяснил, что в соответствии с частью 3 статьи 38 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации иск к перевозчику, вытекающий из договора перевозки грузов, предъявляется в арбитражный суд по месту нахождения перевозчика.

Согласно Федеральному закону от 27 февраля 2003г. №29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» в процессе приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта создано открытое акционерное общество «Российские железные дороги», которое, в частности, осуществляет перевозку грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа. Частью 5 ст. 36 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации предусмотрено, что иск к юридическому лицу, вытекающий из деятельности его филиала, расположенного вне места нахождения юридического лица, может быть предъявлен в арбитражный суд по месту нахождения юридического лица или его филиала.

Поэтому если истцом предъявлен в арбитражный суд иск к ОАО «Российские железные дороги», вытекающий из перевозки груза, по месту нахождения железной дороги - филиала общества, такой иск подлежит рассмотрению по существу этим судом без передачи его на рассмотрение арбитражного суда по месту нахождения ОАО «Российские железные дороги».

Если иск, возникший в связи с осуществлением перевозки груза и вытекающий из деятельности филиала открытого акционерного общества, предъявлен к ОАО «Российские железные дороги» в Арбитражный суд города Москвы, а этот суд направил иски в материалы в арбитражный суд по месту нахождения филиала, последний в соответствии с ч. 4ст. 39 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации должен рассмотреть его по существу.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001г. №384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» (п. 5) при осуществлении второго этапа реформирования железнодорожного транспорта была предусмотрена реорганизация открытого акционерного общества «Российские железные дороги» путем выделения в дочерние акционерные общества самостоятельных структурных подразделений, осуществляющих отдельные виды предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте - отдельные грузовые перевозки, а также иные виды деятельности, не связанные с перевозками. В развитие этого положения в 2006г. было создано Открытое акционерное общество «Первая грузовая компания», которому было предоставлено право осуществлять деятельность, связанную с организацией перевозок грузов железнодорожным и иными видами транспорта, транспортно-экспедиционное обслуживание грузов железнодорожным и иными видами транспорта, осуществление грузовых перевозок собственным и привлеченным железнодорожным подвижным составом и иными видами транспорта и т.д.

В октябре-декабре 2007г. ОАО «Первая грузовая компания» ОАО «Российские

железные дороги» были переданы по рыночной стоимости грузовые вагоны, в том числе платформы, крытые вагоны, полувагоны, цистерны.

В соответствии с Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004г. №395 (п. 1), Министерство транспорта является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, геодезии и картографии. Министерство транспорта Российской Федерации в соответствии с Положением о министерстве разрабатывает проекты законодательных и иных нормативных актов, определяющих порядок функционирования транспортного комплекса, контролирует в пределах своей компетенции исполнение законодательных и иных нормативных правовых актов, анализирует практику их применения в транспортном комплексе, согласовывает, утверждает в установленном порядке и издает обязательные для исполнения всеми юридическими и физическими лицами, действующими в транспортном комплексе, правила, руководства, положения, стандарты, нормы, инструкции и другие нормативные акты, в том числе межведомственного характера, по вопросам, отнесенным к его компетенции, и дает по ним разъяснения.

### 3. Транспортное право и транспортное законодательство

Транспортное право и транспортное законодательство - понятия, тесно связанные друг с другом, но не тождественные: если первое представляет собой совокупность норм права, то второе - это совокупность нормативных актов. Нельзя смешивать систему права с системой законодательства, хотя следует стремиться к тому, чтобы система законодательства отражала систему права. Систему нормативных актов, содержащих нормы, регулирующие транспортные отношения, называют транспортным законодательством.

Транспортному законодательству присущи определенные особенности, которые складывались как под воздействием объективных условий, так и в результате субъективных представлений законодателя о целесообразности принятия тех или иных решений в области правового регулирования деятельности транспорта. Вместе с тем следует особо подчеркнуть, что транспортное законодательство Российской Федерации вообрало в себя все основные положения транспортного законодательства Союза ССР. Это касается определения договора перевозки груза и пассажиров, положений, связанных с ответственностью за неподачу транспортных средств, утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа, регулирования отношений при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении. При сравнении действующего транспортного законодательства Российской Федерации с ранее действующим законодательством Союза ССР наблюдается определенная преемственность основных положений, регулирующих отношения на транспорте. Это, безусловно, оказывает определенное влияние на изучение действующего транспортного законодательства.

Анализируя законодательство о транспорте, следует отметить следующие присущие ему особенности.

1. Транспортное законодательство является наиболее кодифицированным массивом в российском законодательстве. На всех видах транспорта приняты и действуют транспортные уставы и кодексы, регулирующие значительное количество отношений между перевозчиками и клиентурой, причем это законодательство постоянно совершенствуется, развивается динамично, с учетом развития экономики страны. Особенно четко это можно проследить на примере развития законодательства о железнодорожных перевозках (на анализе уставов железных дорог). С 1920 г. по настоящее время было принято восемь уставов железных дорог, и если в первом Уставе железных дорог 1920г. было всего 47 статей, то Устав железных дорог 1922г. состоял из 76 статей и более подробно регулировал взаимоотношения грузоотправителей (грузополучателей) и железной дороги, а Устав железных дорог 1927г. содержал 128 статей и конкретизировал те положения, которые были заложены в Уставе железных дорог 1922 г. В нем более подробно регламентировался порядок предъявления претензий к железной дороге, указывалось, какие именно документы прилагаются к претензии (этого не было в прежних уставах), подробно рассматривался вопрос об исковой давности.

Транспортный устав железных дорог 1998 г. отразил в своем содержании переход государства к рыночной экономике. В Уставе (он состоял из 148 статей), исходя из рыночных отношений, не предусматривалось государственное планирование перевозок грузов. В нем было установлено, что перевозки грузов по железным дорогам осуществляются в соответствии с заявками грузоотправителей, что, несомненно свидетельствует о расширении их прав. По сравнению с ранее действующим Уставом новым здесь являлось введение почасовой платы за пользование вагонами, контейнерами за время нахождения их у грузоотправителей, грузополучателей либо за время ожидания их подачи или приема по причинам, зависящим от последних. В УЖТ 1998г. были включены диспозитивные нормы, дающие возможность железным дорогам и участникам железнодорожной перевозки решать вопросы по взаимной договоренности, что создало основу для развития равноправных партнерских отношений.

Устав железнодорожного транспорта (2003г.) впервые за всю историю подготовки подобных документов отразил в своем содержании, что инфраструктура железнодорожного транспорта, которая включает в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование, может находиться в собственности юридических лиц или индивидуального предпринимателя.

Аналогичное развитие получило законодательство о воздушных, морских и речных перевозках. Уставы и кодексы, регулирующие эти перевозки, были приняты значительно позже, чем первые уставы железных дорог, и, естественно, учли опыт

ранее разработанных документов.

Несколько своеобразно развивалось законодательство, регулирующее перевозки автомобильным транспортом. До 1969г. на автомобильном транспорте не было кодифицированного акта. Перевозка грузов и пассажиров регулировалась большим числом нормативных актов. В 1969г. был принят Устав автомобильного транспорта, а в 2007г.- Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

2. В транспортном законодательстве отражается особенность договоров, заключаемых транспортными предприятиями с большим кругом клиентуры: это и ограниченная ответственность транспортных предприятий за нарушение договорных обязательств, и обязательное предъявление претензий к транспортным предприятиям, и т.д. Так, в российском законодательстве до сих пор действуют принятые еще первыми уставами и кодексами правила об ограниченной ответственности транспортных предприятий перед клиентурой за нарушение условий договора. Обязательно предъявление претензии к транспортной организации в пределах срока исковой давности.

3. В транспортном законодательстве, в отличие от других подотраслей гражданского законодательства, действует большое количество императивных норм, правила которых не могут быть заменены каким-либо иным условием. Особенно четко это прослеживается при анализе законодательства о железнодорожном и автомобильном транспорте (например, ст. 11, 18, 20, 33, 120 УЖТ. Немало норм подобного содержания и в законодательстве о других видах транспорта).

4. На транспортное законодательство весьма ощутимо влияет законодательство в области международного транспорта, причем это влияние носит взаимный характер: в отдельных случаях внутреннее законодательство находит отражение в законодательстве, регулирующем международные перевозки. Нормы транспортных конвенций подлежат обязательному применению в процессе функционирования международного транспорта, во взаимоотношениях стран, заключивших соответствующую конвенцию.

транспортный право законодательство

Список литературы

1. Егизаров В.А. Учебник «Транспортное право» Издательство - «Юстицинформ» - 2014 г.
2. Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. - № 29-ФЗ
3. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации 2003 г.
4. Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. - №384
5. Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. - №395

(п. 1)