

В.А. ЕГИАЗАРОВ

серия образование

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Учебник

ЮСТИЦ  ИНФОРМ

Образование (Юстицинформ)

Владимир Егиазаров
Транспортное право

«Юстицинформ»

2015

УДК [656:34](075)
ББК 67.404.2я73

Егиазаров В. А.

Транспортное право / В. А. Егиазаров — «Юстицинформ»,
2015 — (Образование (Юстицинформ))

ISBN 978-5-7205-1295-8

В учебнике в систематизированной форме изложены основные положения транспортного законодательства, рассмотрены вопросы правового регулирования отношений, возникающих на всех видах транспорта: автомобильном, воздушном, морском, речном и железнодорожном. Издание подготовлено с учетом принятия нового транспортного законодательства. В приложении к учебнику дан текст Устава железнодорожного транспорта РФ в актуальной редакции. Издание предназначено для преподавателей, аспирантов, студентов (бакалавров и магистров) юридических вузов и факультетов, работников органов государственной власти, а также для читателей, интересующихся вопросами транспортного права. 9-е издание, переработанное и дополненное

УДК [656:34](075)

ББК 67.404.2я73

ISBN 978-5-7205-1295-8

© Егиазаров В. А., 2015

© Юстицинформ, 2015

Содержание

Введение	6
Глава I	8
§ 1. Понятие и предмет транспортного права	8
§ 2. Виды транспорта. Управление транспортом	11
§ 3. Лицензирование транспортной деятельности	14
Глава II	19
§ 1. Понятие источников транспортного права	19
§ 2. Постановления Пленумов Высшего Арбитражного Суда – источник транспортного права	22
§ 3. Транспортное право и транспортное законодательство	28
§ 4. Транспортное законодательство: его система и структура	31
Конец ознакомительного фрагмента.	32

В.А. Егiazаров

Транспортное право. Учебник

9-е издание,
переработанное и дополненное

V.A. YEGIAZAROV

TRANSPORT LAW

Textbook

9th edition,
revised and expanded

Moscow
YUSTITSINFORM
2018

Yegiazarov V.A.

Transport law: Textbook. – 9th ed., rev. and exp. / V.A. Yegiazarov. – M.: Yustitsinform, 2018. – 404 p.

The textbook details the main provisions of transport legislation, examines the issues of legal regulation of relations arising on all types of transport: road, air, sea, river and rail. The publication is prepared taking into account the adoption of new transport legislation. Text of the Charter of the Railway Transport of the Russian Federation is given in the attachment of current edition.

The publication is intended for professors, postgraduates, students (bachelors and masters) of law schools and faculties, employees of public authorities, as well as for readers interested in transport law issues.

Key words: transport law, cargo transportation, rules of cargo transportation.

© LLC «Yustitsinform, 2018

Введение

Транспорт является связующим звеном в экономике любого государства и представляет собой единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена.

В настоящее время развитие и совершенствование транспортного законодательства в нашей стране осуществляется несколько своеобразно. Гражданский кодекс Российской Федерации в гл.40 определяет и регулирует лишь наиболее важные, принципиальные положения, касающиеся перевозок грузов, пассажиров, а также иных транспортных обязательств. Эти положения должны обязательно учитываться действующим транспортным законодательством независимо от того, включены они в транспортные кодексы и уставы или нет. Так, они нашли свое отражение в недавно принятых Воздушном кодексе Российской Федерации (1997 г., далее – ВК РФ), Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г., далее – УЖТ РФ), Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г., далее – КТМ РФ), Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г., далее – КВВТ РФ), Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г., далее – УАТ и ТЭТ РФ). Вместе с ними продолжают действовать нормативные акты, изданные в их развитие, – Правила перевозок грузов, пассажиров, инструктивные указания Государственного арбитража СССР по вопросам, имеющим отношение к транспорту (об этом более подробно см. в гл. II), постановление Пленума Высшего арбитражного суда Российской Федерации.

Кроме того, есть еще один вид транспорта, которому уделяется недостаточно внимания – магистральный трубопроводный транспорт, регулирование которого осуществляется на уровне указов Президента и постановлений Правительства Российской Федерации. Между тем трубопроводный транспорт входит в транспортную систему Российской Федерации и призван обеспечивать потребности страны и населения в транспортировке нефти, нефтепродуктов, природного, нефтяного и искусственного углеводородных газов, бензина и конденсата, аммиака и воды как внутри страны, так и в международном сообщении. Это относится только к магистральным трубопроводам. При этом следует отметить, что подобные отношения регулируются на уровне законов в Белоруссии, Молдове, Украине, Казахстана, Великобритании, США, где трубопроводы входят в транспортную систему.

Хотелось бы обратить внимание на одно обстоятельство, которое имеет существенное значение при изучении транспортного права и транспортного законодательства.

Транспортное законодательство является наиболее стабильным законодательством, и основные его положения, регулирующие отношения, связанные с заключением договора перевозки, с подачей транспортных средств, ответственностью за их неиспользование, утрату, повреждение грузов, предъявлением претензий и т. д., продолжают оставаться неизменными уже многие годы. Это позволило использовать в настоящей работе высказывания и суждения известных юристов прошлых лет по различным спорным аспектам транспортного законодательства, которые продолжают быть актуальными и по сей день и помогают лучше понять и оценить действующее транспортное законодательство, сделать правильные выводы в отношении некоторых проблем, существующих в транспортных обязательствах в настоящее время, и, кроме того, выработать свою точку зрения на те или иные положения транспортного законодательства. Таким образом, человек, изучающий данную тему, получает информацию о теоретическом обосновании тех или иных проблем, закладывая научный фундамент своей будущей специальности.

Поэтому абсолютно несостоятельны утверждения В.В. Витрянского¹ о том, что *«является некорректной ссылка на авторов – специалистов транспортного права, опубликовавших свои работы 40–50 лет назад при совершенно иных условиях экономического оборота, в условиях действия законодательства несуществующего государства»*.

Круг отношений, рассматриваемых в настоящей работе, весьма широк. Это отношения, связанные с понятием транспортного права, системой и структурой транспортного законодательства всех видов транспорта, понятием и заключением договоров перевозки на различных видах транспорта, с ответственностью транспортных организаций и клиентуры за ненадлежащее исполнение транспортных обязательств, иными транспортными договорами и т. д. Содержание нынешнего учебника отличается от содержания ранее изданных учебников тем, что в нем появилась новая глава – гл. VIII, в которой рассматриваются международные перевозки грузов, осуществляемые железнодорожным, морским, внутренневодным транспортом, воздушным и автомобильным транспортом. В главе исследуются международные договоры, в которых принимает участие Российская Федерация. Международные договоры, в которых Российская Федерация не принимает участие, в гл. VIII не исследуются.

В качестве приложения представлен текст Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г.), который позволят глубже понять содержание нового транспортного законодательства Российской Федерации.

¹ См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. – М., 2001. – С. 278.

Глава I

Общая часть

§ 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.

Для определения предмета транспортного права необходимо выявить специфический признак отношений, регулируемых этим правом. Так, например, в ст.1 Устава железнодорожного транспорта установлено, что Устав регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Таким образом, специфическим признаком отношений на железнодорожном транспорте является оказание услуг, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа. Но транспортное право регулирует отношения, связанные не только с железнодорожными перевозками, но и с перевозками на других видах транспорта. 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 права². Представители морского транспорта в более категоричной форме утверждали, что морское право является самостоятельной отраслью права, содержание кото-

² См.: Вопросы воздушного права: Сборник. Ч. 2. – М., 1930. – С. 211.

рой определяется отношениями, складывающимися на морском транспорте и в торговом мореплавании³.

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 правоотношений⁴. 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. «Комплексирование 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 отрасли⁵.

С этим мнением трудно согласиться, т. к. оно недостаточно аргументировано и доводы авторов представляются недостаточно обоснованными.

Особенностью транспортного права является то, что оно сочетает в себе властноорганизационные 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.

Появление новой отрасли права возможно лишь там, где можно создать общие положения, отражающие общие принципы и методы регулирования для всех норм. Если это невозможно, то нельзя говорить о наличии самостоятельной отрасли права. Имущественные отношения, возникающие в связи с деятельностью транспортных предприятий, подчинены общим началам гражданского законодательства, а важнейший раздел транспортного права – договор перевозки – представляет собой институт гражданского права. Транспортное право определяется предметом и методом, характерными в своем большинстве для гражданского, административного, трудового права, которые не отражают единых особенностей, характерных только для транспортного права. А там, где методы правового регулирования не трансформируются и не видоизменяются, еще не созрели условия для появления новой отрасли права. Все сказанное позволяет сделать вывод, что транспортное право, а тем более его части, не являются

³ См.: Жудро А.К. Правовое регулирование эксплуатации советского морского транспорта: Автореф. дисс... канд. юрид. наук – М., 1953.

⁴ См.: Иоффе О.С. Советское гражданское право. Т. 1. – М., 1967. – С. 7.

⁵ Общая теория государства и права. Академический курс в 2-х томах. Т. 2. Теория права / Под редакцией М.Н. Марченко. М., 1998. – С. 243.

самостоятельными отраслями права. Транспортное право представляет собой комплексную отрасль российского права. Оно регулирует разные по характеру отношения, которые возникают в процессе взаимоотношений транспортных предприятий с клиентурой, когда такие отношения нуждаются в специальном правовом регулировании из-за их особенностей.

Однако есть и другая точка зрения, с которой нельзя согласиться.

На состоявшейся в апреле 2004 г. 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»⁶.

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. Нормы транспортного права регулируют главным образом отношения между транспортными предприятиями и их клиентурой по перевозкам грузов, пассажиров, багажа, отличающиеся большим многообразием и сложностью, и поэтому изучение их в учебных заведениях выделяется в специальный самостоятельный курс. В этих взаимоотношениях (перевозчика и клиентуры) имеется ряд моментов, которые регулируются общими нормами, относящимися ко всем видам транспорта. Сюда относятся, например, заключение долгосрочных договоров, подача транспортных средств, ответственность за невыполнение обязательств, тарифы, предъявление претензий и исков и т. д. Специальные части транспортного права – железнодорожное, внутренневодное, воздушное, морское и автомобильное право – касаются конкретных вопросов, регулирующих отношения на каждом виде транспорта с учетом его специфики, например, оформление транспортных документов, порядок лицензирования транспортной деятельности и т. д.

Таким образом, транспортное право представляя собой комплексную отрасль российского права, не является самостоятельной отраслью права.

⁶ Государство и право // 2004. – № 9. – С. 114, 118.

§ 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 транспорта: железнодорожный, морской, воздушный, речной и автомобильный.

Управление перевозочным процессом на железнодорожном транспорте 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 закона⁷.

Для достижения целей, указанных в Уставе ОАО «Российские железные дороги»⁸, 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 необщего пользования; перевозка пассажиров, грузов, грузабагажа и багажа железнодорожным транспортом общего пользования, в т. ч. 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. После государственной регистрации ОАО «Российские железные дороги» все 17 управлений железных дорог являются его филиалами. Руководители филиалов назначаются президентом общества и действуют на основании выданных обществом доверенностей. Доверенности руководителям филиалов от имени общества выдает президент общества или лицо, исполняющее его обязанности. Президент ОАО назначается на должность и освобождается от должности Правительством Российской Федерации.

Таким образом, в результате реформы на железнодорожном транспорте произошло изменение формы собственности – железнодорожный транспорт из федеральной собственности перешел в частную собственность. При этом, учитывая появление филиалов, возникли проблемы с подсудностью споров.

Высший Арбитражный Суд Российской Федерации в информационном письме от 2 апреля 2004 г. № С 1–7/уп-389 «О некоторых вопросах, связанных с подсудностью споров, вытекающих из договоров перевозки грузов железнодорожным транспортом» разъяснил, что *в соответствии с ч. 3 ст.38 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации*

⁷ См.: ст. 6 Федерального закона от 27 февраля 2003 г. № 29 ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» // СЗ РФ. – 2003. – № 9. – Ст. 805.

⁸ См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. – М., 2001. – С. 278.

иск к перевозчику, вытекающий из договора перевозки грузов, предъявляется в арбитражный суд по месту нахождения перевозчика.

Согласно Федеральному закону «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» от 27 февраля 2003 г. № 29ФЗ в процессе приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта создано открытое акционерное общество «Российские железные дороги», которое, в частности, осуществляет перевозку грузов, пассажиров, багажа и грузобагажа.

Железные дороги, ранее являвшиеся самостоятельными юридическими лицами-перевозчиками, в настоящее время имеют статус филиала открытого акционерного общества. Общество выдало генеральную доверенность начальникам железных дорог, в соответствии с которой филиал вправе в т. ч. вести актово-претензионную работу, заключать и расторгать договоры, вносить в них изменения и дополнения.

Ч.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 материалы в арбитражный суд по месту нахождения филиала, последний в соответствии с ч.4 ст.39 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации должен рассмотреть его по существу.

Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти»⁹ Министерство путей сообщения было ликвидировано, а вопросы, регулируемые им, были переданы в ведение Министерства транспорта Российской Федерации. Оно было создано в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 20 мая 2004 г. № 649 «Вопросы структуры федеральных органов исполнительной власти»¹⁰. В состав Министерства вошли Федеральная служба по надзору в сфере транспорта¹¹, Федеральное агентство воздушного транспорта¹², Федеральное дорожное агентство¹³, Федеральное агентство железнодорожного транспорта¹⁴, Федеральное агентство морского и речного транспорта¹⁵, Федеральное агентство геодезии и картографии.

В соответствии с Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 395¹⁶ (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.

⁹ СЗ РФ. – 2004. – № 11. – Ст. 945.

¹⁰ Там же. – № 21. – Ст. 2023.

¹¹ " СЗ РФ. – 2004. – № 32. – Ст. 3345.

¹² Там же. – 2004. – № 32. – Ст. 3343.

¹³ Там же. – 2004. – №. – Ст.

¹⁴ СЗ РФ. – 2004. – № 32. – Ст. 3344.

¹⁵ Там же. – № 31. – Ст. 3261.

¹⁶ Там же. – № 32. – Ст. 3342.

Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и контроль деятельности находящихся в его ведении Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Федерального агентства воздушного транспорта, Федерального дорожного агентства, Федерального агентства железнодорожного транспорта, Федерального агентства морского и речного транспорта и Федерального агентства геодезии и картографии (п.2 Положения).

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 нормативно-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 т. ч. межведомственного характера, по вопросам, отнесенным к его компетенции, и дает по ним разъяснения.

§ 3. Лицензирование транспортной деятельности

Государственная программа приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации¹⁷ предусмотрела возможность приватизации предприятий морского, воздушного, внутреннего водного и автомобильного транспорта, которая позволила физическим и юридическим лицам осуществлять предпринимательскую деятельность (перевозка грузов и пассажиров, транспортно-экспедиторские и другие виды работ). При этом особо отмечалось, что такая деятельность может осуществляться только на основании специальных разрешений (лицензий). На железнодорожном транспорте предпринимательскую деятельность можно осуществлять на основании лицензии, полученной в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2006 г. № 134 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте»¹⁸. Это стало возможным в результате изменения формы собственности на железнодорожном транспорте в 2003 г. Это уже второе постановление Правительства РФ по вопросам лицензирования, которое издано в развитие основополагающегося Федерального закона от 8 августа 2001 г. № 128ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»¹⁹.

Постановлением были утверждены Положение о лицензировании перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом; Положение о лицензировании перевозок железнодорожным транспортом грузов; Положение о лицензировании транспортировки грузов (перемещение грузов без заключения договора перевозки) по железнодорожным путям общего пользования, за исключением уборки прибывших грузов с железнодорожных выставочных путей, возврата их на железнодорожные выставочные пути; Положение о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте.

В соответствии с указанным постановлением общим для всех положений является порядок выдачи лицензии. Лицензия предоставляется на пять лет. Срок действия лицензии может быть продлен по заявлению лицензиата в порядке, предусмотренном для переоформления лицензии. В Федеральном законе от 8 августа 2001 г. «О лицензировании отдельных видов деятельности» было особо отмечено, что со дня его вступления в силу введение лицензирования иных видов деятельности возможно только путем внесения дополнений в установленный данным законом перечень видов деятельности, на осуществление которых требуется лицензия, т. е. было установлено (и еще раз подтверждено ст.49 ГК), что любой вид деятельности, подлежащий лицензированию, может быть установлен только на федеральном уровне.

Ст.5 федерального закона определяет полномочия Правительства Российской Федерации при осуществлении лицензирования. Правительству предоставлено право утверждать положения о лицензировании конкретных видов деятельности; определять федеральные органы исполнительной власти, которые могут осуществлять лицензирование конкретных видов деятельности; устанавливать виды деятельности, лицензирование которых осуществляется органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

В ст.17 федерального закона к числу лицензируемых видов деятельности отнесен целый ряд видов предпринимательской деятельности, связанных с перевозкой грузов и пассажиров.

На морском транспорте обязательному лицензированию подлежит деятельность, связанная с перевозкой морским транспортом пассажиров и грузов; сюрвейерское обслуживание

¹⁷ Утверждена указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 1993 г. № 2284 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1994. – № 1. – Ст. 2.

¹⁸ СЗ РФ. – 2006. – № 12. – Ст. 1305.

¹⁹ Там же. – 2001. – № 33(1). – Ст. 3430.

морских судов в морских портах; погрузочно-разгрузочная деятельность в морских портах; деятельность по обслуживанию буксировок морским транспортом (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

На внутреннем водном (речном) транспорте обязательному лицензированию подлежит деятельность, связанная с перевозкой внутренним водным транспортом пассажиров и грузов; погрузочно-разгрузочной деятельностью на внутреннем водном транспорте.

На воздушном транспорте лицензированию подлежит деятельность, связанная с перевозкой грузов и пассажиров; деятельность по техническому обслуживанию воздушных судов; деятельность по ремонту воздушных судов; деятельность по применению авиации в отраслях экономики.

На автомобильном транспорте обязательному лицензированию подлежат перевозки пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя); перевозки пассажиров на коммерческой основе легковым автомобильным транспортом; перевозки грузов емкостью свыше 3,5 т (за исключением случаев, когда указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Руководствуясь полномочиями, предоставленными ему Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности» (как ранее действующим, так и нынешним), Правительство Российской Федерации утвердило на каждом виде транспорта положения о лицензировании конкретных видов деятельности.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2006 г. № 134, которое упоминалось выше, для осуществления предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте и, соответственно, получения лицензии необходимо соблюдение требований нормативно-правовых актов Российской Федерации, отраслевых стандартов и иных нормативных технических документов, устанавливающих правила перевозок грузов, пассажиров, и требований по обеспечению безопасности движения на железнодорожном транспорте; соответствие подвижного состава, железнодорожных станций, других зданий и сооружений, оборудования и устройств, используемых при перевозках грузов и пассажиров, а также технологических процессов установленным техническим нормам и правилам в области железнодорожного транспорта; наличие работников, удовлетворяющих соответствующим квалификационным требованиям; предоставление пассажирам информации о режиме работы лицензиата, месте его нахождения, наличии лицензии и сертификатов на услуги, подлежащие обязательной сертификации; осуществление перевозок пассажиров в соответствии с нормами и правилами, установленными на железнодорожном транспорте; наличие в штате лицензиата лиц, ответственных за перевозки грузов и пассажиров, имеющих высшее или среднее специальное образование и стаж работы в этой области не менее трех (пяти) лет за последние десять лет трудовой деятельности.

В настоящее время при осуществлении предпринимательской деятельности, связанной с перевозочным процессом на морском транспорте, физические и юридические лица руководствуются положениями о лицензировании перевозок морским транспортом грузов, пассажиров, деятельности по осуществлению буксировок морским транспортом; погрузочно-разгрузочной деятельности в морских портах; сюрвейерского обслуживания морских судов в морских портах, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 19 июня 2002 г. № 447²⁰. В соответствии с этими положениями лицензированию подлежит вышепере-

²⁰ СЗ РФ. – 2002. – № 26. – Ст. 2590.

численная деятельность юридических лиц независимо от формы собственности, а также физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, связанная с:

- а) перевозкой грузов и пассажиров, фрахтовыми операциями по перевозкам грузов и пассажиров на морском транспорте, буксировкой судов и других плавучих объектов;
- б) обслуживанием судов в портах с целью обеспечения жизнедеятельности судовых экипажей и безопасности мореплавания;
- в) транспортно-экспедиционным обслуживанием, погрузочно-разгрузочной деятельностью в морских портах.

Лицензия выдается в соответствии с новым порядком, на каждый вид деятельности Федеральной службой по надзору в сфере транспорта на срок не менее чем пять лет. Ст.8 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» допускает, что Положением о лицензировании конкретных видов деятельности может быть предусмотрено бессрочное действие лицензии.

Для получения лицензии заявитель представляет в лицензионный орган: заявление о выдаче лицензии с указанием наименования и организационно-правовой формы юридического адреса, номера расчетного счета и названия соответствующего банка (для юридических лиц); для физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность, – фамилию, имя, отчество, место жительства в соответствии с паспортными данными; сведения о виде деятельности, которой намерены заниматься юридическое лицо либо индивидуальный предприниматель; копии учредительных документов и свидетельство о государственной регистрации предприятия, заверенные нотариусом; копию свидетельства о государственной регистрации гражданина в качестве индивидуального предпринимателя; характеристики судов и плавучих объектов, погрузочно-разгрузочного оборудования, причалов и других средств, необходимых для выполнения соответствующего вида деятельности. В случае аренды основных средств предоставляются копии документов, подтверждающих право их использования для лицензированного вида деятельности. Лицензирующий орган принимает решение о предоставлении лицензии в срок, не превышающий 60 дней со дня поступления заявления о предоставлении лицензии со всеми необходимыми документами. Установление указанного срока осуществляется в соответствии со ст.9 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности».

На основании этой же статьи соискатель лицензии имеет право обжаловать в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, отказ лицензирующего органа в предоставлении лицензии или его бездействие.

При осуществлении предпринимательской деятельности, связанной с воздушным транспортом, следует руководствоваться Федеральными авиационными правилами лицензирования деятельности в области гражданской авиации, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 24 января 1998 г. № 85²¹. В соответствии с этими правилами (п.2) лицензированию подлежат следующие виды деятельности:

- а) осуществление и обеспечение воздушных перевозок (внутренних и международных) пассажиров, багажа, грузов и почты на коммерческой основе;
- б) обслуживание воздушного движения, а также обслуживание воздушных судов, пассажиров, багажа, грузов и почты на аэродромах и в аэропортах;
- в) проведение авиационных работ для обеспечения потребностей граждан и юридических лиц, в т. ч. выполняемых в воздушном пространстве иностранных государств, и деятельность по обеспечению авиационных работ;

²¹ » СЗ РФ. – 2002. – № 26. – Ст. 2590.

г) подготовка специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей авиационного персонала.

Лицензии выдаются в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26 января 2006 г. № 45 «Об организации лицензирования отдельных видов деятельности»²² Федеральным агентством воздушного транспорта. Некоммерческая деятельность в области гражданской авиации может осуществляться без лицензий.

Для получения лицензии заявитель представляет все документы, предусмотренные ст.9 Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности», а также документы, предусмотренные Федеральными авиационными правилами: копию документа, подтверждающего профессионально-техническую (технологическую) возможность заявителя выполнять лицензированный вид деятельности (свидетельства эксплуатанта, сертификаты).

Лицензирование перевозочной (перевозка грузов и пассажиров) погрузочно-разгрузочной деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на внутреннем водном транспорте в Российской Федерации, производится в соответствии с Положениями о лицензировании отдельных видов деятельности на внутреннем водном транспорте²³, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 27 мая 2002 г. № 345. В данных Положениях детально регулируются отношения, связанные с выдачей лицензии юридическим и физическим лицам, занимающимся предпринимательской деятельностью при осуществлении ими перевозок грузов и пассажиров по внутренним водным путям; осуществлении ими погрузочно-разгрузочной деятельности на внутреннем водном транспорте.

Лицензия выдается Федеральной службой по надзору в сфере транспорта на срок не менее пяти лет по установленной им форме.

На автомобильном транспорте при осуществлении деятельности, которая подлежит обязательному лицензированию, руководствуются Положением, которое устанавливает ее виды и порядок их лицензирования.

Обязательному лицензированию подлежит деятельность, связанная с перевозкой пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации. Она регулируется Положением о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 14 марта 1997 г. № 295²⁴. В соответствии с ним (п.2) лицензированию подлежит деятельность юридических лиц независимо от организационно-правовой формы, а также физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, выполняющих: а) городские, пригородные и междугородные перевозки, в т. ч. межобластные (имеются в виду перевозки между субъектами Российской Федерации); б) перевозки пассажиров легковыми автомобилями на коммерческой основе. Выдача лицензий осуществляется органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, которые на это уполномочены.

В настоящее время деятельность, связанная с транспортно-экспедиционным обслуживанием, лицензированию не подлежит (ст.7 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», предусматривающая лицензирование транспортно-экспедиционной деятельности, исключена из Закона²⁵).

В тех случаях, когда необходимо получение лицензии на осуществление деятельности, связанной с ремонтом и техническим обслуживанием транспортных средств на автомобильном транспорте в Российской Федерации, следует руководствоваться Положением, утвержден-

²² СЗ РФ. – 1998. – № 5. – Ст. 622.

²³ Там же. – 2006. – № 6. – Ст. 700.

²⁴ СЗ РФ. – 2002. – № 23. – Ст. 2158.

²⁵ Там же. – 1997. – № 12. – Ст. 1432.

ным постановлением Правительства Российской Федерации от 26 февраля 1992 г. № 118²⁶. В соответствии с ним лицензии на осуществление деятельности, связанной с ремонтом и техническим обслуживанием автотранспортных средств, выдаются региональными отделениями Российской транспортной инспекции и ее филиалами.

Контроль соблюдения порядка лицензирования на железнодорожном, морском, внутреннем водном, автомобильном и воздушном транспорте, в т. ч. за выполнением лицензионных требований и иных условий, осуществляется Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и Федеральным агентством воздушного транспорта непосредственно или через свои территориальные органы. Наличие лицензии, связанной с осуществлением транспортного процесса, не освобождает юридическое лицо или индивидуального предпринимателя от обязанности иметь необходимые свидетельства, рабочие дипломы, сертификаты и другие документы, предусмотренные действующими правилами по эксплуатации транспортных средств, оборудования, технических средств, устройств и т. д. Например, на внутреннем водном транспорте обязательной сертификации подлежат суда внутреннего и смешанного плавания, судовые устройства, механизмы и оборудование. Такой же порядок установлен и на воздушном транспорте.

²⁶ СЗ РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 167.

Глава II

Источники правового регулирования

§ 1. Понятие источников транспортного права

Под источником транспортного права понимают обычно ту юридическую форму, в которой выражается правотворческая деятельность государства и с помощью которой воля законодателя становится обязательной для исполнения. В составе транспортного законодательства различают следующие основные источники права: законы, указы Президента Российской Федерации, подзаконные нормативные акты. К источникам транспортного права также относятся санкционированные обычаи, постановления пленумов Верховного Суда Российской Федерации и Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации.

Определяющее положение по отношению ко всем другим законам занимает Конституция Российской Федерации – Основной Закон нашего государства. Конституция является источником транспортного права, выступая в качестве юридической базы его развития. В то же время Конституция содержит нормы, имеющие непосредственное отношение к транспорту.

Конституция Российской Федерации (ст.71) относит управление федеральным транспортом, путями сообщения к ведению Российской Федерации. Это положение является основополагающим при правовом регулировании деятельности транспорта.

Несомненно, важный источник транспортного права – это Гражданский кодекс Российской Федерации, который сконцентрировал в отдельной главе (гл.40) нормы, регулирующие основные положения по перевозкам: о договоре перевозки грузов и пассажиров, перевозке транспортом общего пользования, подаче транспортных средств, погрузке и выгрузке груза, ответственности перевозчика, претензиях и исках и т. д.

Источниками транспортного права являются и транспортные уставы и кодексы, действующие в настоящее время. Они детально регулируют отношения, возникающие на транспорте. Это

Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г.), Воздушный кодекс Российской Федерации (1997 г.), Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г.), Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г.), Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г.). Особенностью данных нормативных актов является то, что основные положения в них регулируются нормами, установленными Гражданским кодексом Российской Федерации (гл. 40).

К числу источников транспортного права относятся указы Президента Российской Федерации, регулирующие наиболее важные и конкретные сферы транспортных отношений. Например, Указ Президента Российской Федерации от 3 мая 1995 г. № 438 «О Российской академии путей сообщения»²⁷, Указ Президента Российской Федерации от 16 мая 1996 г. № 732 «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации»²⁸, Указ Президента Российской Федерации от 2 октября 1998 г. № 1175 «Об утверждении Положения о военно-транспортной обязанности»²⁹.

Источниками транспортного права являются также подзаконные акты, которые можно разделить на две группы: 1) постановления и распоряжения Правительства Российской Феде-

²⁷ Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 7. – Ст. 572.

²⁸ Там же. – 1996. – № 21. – Ст. 2471.

²⁹ Там же. – 1998. – № 40. – Ст. 4941.

рации и 2) инструкции, постановления и правила, исходящие от министерств и ведомств. Например, постановление Правительства Российской Федерации от 20 мая 1998 г. № 466 «О возложении функций государственного надзора за безопасностью судоходных гидротехнических сооружений на Министерство транспорта Российской Федерации»³⁰, постановление Правительства Российской Федерации от 9 апреля 2001 г. № 278 «О мерах государственной поддержки обновления парка морских, речных, воздушных судов и их строительства»³¹, постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848 «О Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)»³².

Министерству транспорта Российской Федерации предоставлено право самостоятельно принимать правовые акты в установленной сфере деятельности: правила перевозок пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа на основании и во исполнение транспортных уставов и кодексов; правила формирования, применение тарифов, взимание сборов в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов; правила государственной регистрации и государственного учета гражданских воздушных судов; условия обеспечения ответственности за причинение вреда третьим лицам и воздушным судам; порядок выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов и т. д. Все указанные нормативные акты обязательны для исполнения всеми юридическими и физическими лицами, действующими в транспортном комплексе³³.

К источникам транспортного права следует отнести также обычаи делового оборота. Обычаем делового оборота признается сложившееся и широко применяемое правило поведения, не предусмотренное законодательством, независимо от того, зафиксировано ли оно в каком-либо документе (опубликовано в печати, изложено во вступившем в законную силу решении суда по конкретному делу, содержащему сходные обстоятельства и т. п.). Причем ст. 5 Гражданского кодекса Российской Федерации специально подчеркивает, что обычаи делового оборота, противоречащие обязательным для участников соответствующего отношения положениям законодательства или договору, не принимаются. Например, согласно ст. 130–132 Кодекса торгового мореплавания при отсутствии соответствующего соглашения сторон вопрос о сроке погрузки, о размере платы за простои разрешается на основе обычаев, действующих в данном порту.

Источниками транспортного права следует считать также постановления пленумов Верховного Суда Российской Федерации и Высшего Арбитражного Суда, которые обеспечивают единообразие судебной практики и которым предоставлено право давать руководящие разъяснения судебным органам по вопросам применения действующего транспортного законодательства при рассмотрении судебных споров (об этом более подробно см. § 2 настоящей главы).

Примером может служить постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железного транспорта Российской Федерации», в котором Пленум Высшего Арбитражного Суда разъясняет, как следует применять судам на практике отдельные положения Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации 2003 г.³⁴

В процессе регулирования отношений по перевозкам, особенно когда в связи с ними возникают арбитражные или судебные споры, важно учитывать инструктивные указания Государственного арбитража СССР и Государственного арбитража Российской Федерации по поводу

³⁰ Там же. – 1998. – № 21. – Ст. 2241.

³¹ Там же. – 2001. – № 16. – Ст. 1607.

³² Там же. – 2001. – № 51. – Ст. 4895.

³³ П. 5.2 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации.

³⁴ Вестник ВАС РФ. – 2005 г. – № 1. – С. 5 (в ред. Пост. Пленума ВАС от 1.07.2010 г. № 37).

отношений транспортных предприятий с клиентурой. Пленум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации в постановлении от 15 апреля 1992 г. № 7³⁵ разъяснил, что эти инструктивные указания по применению законодательства при разрешении споров и их доарбитражном урегулировании сохраняют свое действие на территории Российской Федерации в той части, в которой они не противоречат законодательству Российской Федерации. Эти нормативные акты также являются источником транспортного права.

³⁵ Вестник ВАС РФ. – 1992. – № 1. – С. 77.

§ 2. Постановления Пленумов Высшего Арбитражного Суда – источник транспортного права

Практика арбитражных судов играет весьма важную роль в обеспечении единообразного применения арбитражными судами законов, постановлений Правительства и иных нормативных актов при разрешении споров, входящих в их компетенцию. Что же следует понимать под практикой арбитражных судов?

Под практикой арбитражных судов следует понимать обобщенное выражение единой линии арбитражных судов, находящей свое воплощение во вступивших в законную силу решениях и определениях различных инстанций арбитражных судов. Выявление такой единой линии важно для правильного толкования нормативных актов и их правильного применения, что нередко приводит к восполнению пробелов в действующем законодательстве. Она учитывается законодателем в процессе совершенствования действующего транспортного законодательства и издания новых нормативных актов.

Следует отметить, что практика арбитражных судов и транспортное законодательство, будучи неразрывно связанными между собой, оказывают постоянное воздействие друг на друга.

С одной стороны, транспортное законодательство служит основой для формирования устойчивой практики арбитражных судов при разрешении споров с участием транспортных организаций и оказывает определенное влияние на практику, которое заключается в том, что Пленум Высшего Арбитражного Суда дает, в пределах своей компетенции, разъяснения по применению тех или иных положений транспортного законодательства.

С другой стороны, арбитражные суды, применяя те или иные положения транспортного законодательства, создают определенные предпосылки для его совершенствования, что приводит в дальнейшем, как правило, к изменению транспортного законодательства.

Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда по разъяснению применения судебной практики в отношении перевозки грузов представляют собой деятельность, которая осуществляется в форме:

а) конкретного толкования правовых норм при их применении на практике, что приводит к созданию в процессе толкования новых положений, которые по своему содержанию не противоречат действующему законодательству. Как правило, подобная конкретизация бывает необходимой в том случае, когда норма транспортного законодательства представлена настолько в общей форме, что без соответствующего разъяснения и уточнения не может быть правильно применена. Как справедливо отмечают некоторые авторы, *«конкретизация – это один из способов познания, раскрытия содержания закона; вторая, более высокая форма конкретизации – создание детализирующих закон правоположений в рамках закона»*³⁶;

б) восполнения пробелов в транспортном законодательстве с помощью новых правил, создаваемых в процессе толкования действующих норм транспортного законодательства, что дает нам основание для вывода о том, что постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда в отдельных случаях носят нормативный характер и являются дополнительным источником гражданского права³⁷.

В настоящее время нет единого мнения относительно того, являются постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда источником гражданского права или нет. По мнению отдельных авторов, постановления пленумов Высшего Арбитражного Суда должны лишь толковать и разъяснять смысл гражданского законодательства, а не создавать новые нормы граждан-

³⁶ Вестник ВАС РФ. – 2005 г. – № 1. – С. 5 (в ред. Пост. Пленума ВАС от 1.07.2010 г. № 37).

³⁷ Вестник ВАС РФ. – 1992. – № 1. – С. 77.

данского права. При этом они ссылаются на то обстоятельство, что нет законов, наделяющих судебные органы правотворческими функциями. Поэтому, по их мнению, постановления пленумов не являются источником гражданского права³⁸.

По мнению Е.А. Суханова, высшие судебные органы в соответствии со ст.126, 127 Конституции Российской Федерации вправе давать судам разъяснения по вопросам применения законодательства, содержащие обязательное толкование действующих правовых норм. Такие разъяснения «в порядке судебного толкования» обычно принимаются в форме постановлений пленумов соответствующих судов. Эти акты не должны содержать новых правовых норм, однако закрепленное ими толкование содержания правовых норм является обязательным для соответствующей судебной системы, а тем самым и для сторон различных споров³⁹.

Однако О.С. Иоффе полагал, что к числу источников гражданского права подзаконного характера должны быть отнесены инструкции и инструктивные указания Госарбитража СССР⁴⁰(продолжающие действовать в настоящее время в отношении регулирования транспортных отношений). Подобной точки зрения придерживался и Ю.Х. Калмыков, который считал, что судебные пленумы в ряде случаев, разъясняя смысл действующего законодательства, фактически формулировали новое правило, отличное от того, которое содержалось в нормативном акте. Полагаем, что вторая точка зрения является наиболее правильной.

Действительно, в действующем законодательстве не закреплено положение, согласно которому отдельные постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации могут носить нормативный характер, однако из этого обстоятельства нельзя делать вывода о том, что в деятельности Пленума Высшего Арбитражного Суда не может быть нормотворчества.

Правоприменительный процесс, осуществляемый арбитражными судами, не может не порождать ситуаций, не укладывающихся в рамки норм, установленных и закрепленных в обычных источниках права. И тогда подобные пробелы в законодательстве восполняются с помощью новых правил, возникающих в процессе толкования действующих норм права, но уже сформулированных на уровне постановлений пленумов Высшего Арбитражного Суда⁴¹.

Рассмотрим каждую из этих форм.

Важное место в практике пленумов Высшего Арбитражного Суда занимают вопросы конкретного толкования норм транспортного законодательства либо отдельной нормы. Конкретизация в постановлениях Пленумов Высшего Арбитражного Суда правовых норм способствует их правильному применению, повышая их эффективность в регулировании отношений, возникающих между перевозчиком и его клиентурой.

В полной мере значение конкретного толкования как деятельности проявляется в разъяснениях, когда арбитражный суд *«в той или иной форме внешне выражает свое понимание содержания нормативного правового предписания, определенным образом интерпретирует его»*⁴². Причем, раскрывая содержание закона либо иного нормативного акта, Пленум Высшего Арбитражного Суда нередко переходит к другой, более высокой форме конкретизации закона либо подзаконного акта – созданию детализирующих закон или подзаконный акт положений в рамках закона либо подзаконного акта, *«т. е. практически к созданию в процессе толкования и правоприменения положений своеобразного нормативного характера, отлича-*

³⁸ См.: Гражданское право. Учебник Санкт-петербургского университета / Под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. Ч. 1. – СПб., 1996. – С. 34.

³⁹ См.: Гражданское право. Учебник МГУ / Под ред. Е.А. Суханова. Т. 1. – М., 2004. – С. 81.

⁴⁰ См.: Судебная практика в советской правовой системе / Под ред. С.Н. Братуся – М., 1975. – С. 20.

⁴¹ Можно согласиться с такой трактовкой восполнения пробелов в законе, которое дано С.И. Вильнянским в работе «Значение судебной практики в гражданском праве» // Ученые труды ВИЮНа. Вып. IX. – М., 1947. – С. 274.

⁴² См.: Гражданское право. Учебник Санкт-петербургского университета / Под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. 4.1. – СПб., 1996. – С. 34.

ющихся от подзаконных актов иных государственных органов, уполномоченных на издание этих актов»⁴³.

Правильность изложенных выше доводов об использовании в практике Пленума Высшего Арбитражного Суда конкретного толкования отдельных норм транспортного законодательства подтверждается следующим примером.

Согласно ст. 116(4) УЖТ 2003 г. грузоотправитель освобождался от ответственности за невыполнение принятой железной дорогой заявки на перевозку груза, если авария у грузоотправителя вызвала прекращение основной производственной деятельности.

В статье не уточнялось, какова должна быть длительность аварии, которая давала право освобождать грузоотправителя от ответственности за невыполнение принятой железной дорогой заявки, а самое главное, не уточнялось, кто должен был доказывать наличие аварии.

Пленум Высшего Арбитражного Суда, давая толкование этой нормы и фактически дополняя ее, указал, что грузоотправитель в этих случаях должен представить в суд акты об аварии, причем факт аварии и сроки прекращения основной производственной деятельности должен доказать грузоотправитель (п.11 постановления Пленума ВАС РФ от 6 октября 2005 г. № 30)⁴⁴.

Таким образом, это дополнительное указание существенно конкретизирует содержание ст. 116 УЖТ.

Новое положение, не противоречащее действующему на железнодорожном транспорте законодательству, но существенно дополняющее его, было включено Инструктивным указанием Госарбитража СССР от 12 мая 1971 г. № И-1-14 (п.6)⁴⁵ в отношении разграничения ответственности перевозчика и грузоотправителя при пломбировании транспортных средств. Оно продолжает действовать и в настоящее время. Согласно этому Положению в коммерческом акте, составляемом перевозчиком, должно содержаться не только указание о наличии запорно-пломбировательных устройств (ЗПУ) и отсутствии следов их вскрытия или повреждения, но и описание оттисков с них при пломбировании вагонов (контейнеров) ЗПУ железной дорогой, буквенное сокращенное наименование железной дороги отправления, индивидуальный контрольный знак из семи цифр, товарный знак предприятия – изготовителя, последнюю цифру года выпуска ЗПУ и его название. При отсутствии в коммерческом акте перечисленных выше сведений о знаках на пломбах ответственность за несохранность груза возлагается на железную дорогу, если она не докажет отсутствия своей вины.

Нередко при толковании норм транспортного законодательства практика арбитражных судов восполняет пробелы, имеющиеся в транспортном законодательстве. Как правило, это всегда связано с тем, что транспортное законодательство не регулирует те или иные положения, касающиеся отношений перевозчиков и грузоотправителей.

Ст.20 УЖТ 2003 г. гласит, что перевозчик обязан подавать под погрузку вагоны и контейнеры исправные, годные для перевозки данного груза, очищенные от остатков груза и мусора, а в необходимых случаях – промытые и продезинфицированные. В соответствии с указанной статьей пригодность вагонов, контейнеров, цистерн и бункерных полувагонов для перевозки данного груза в коммерческом отношении определяется грузоотправителем, за исключением случаев, когда погрузка грузов в вагоны производится средствами перевозчика. Однако в УЖТ не было установлено, кто должен нести ответственность за несохранность груза из-за технической неисправности вагона, контейнера и может ли быть освобожден перевозчик от

⁴³ Братусь С.Н., Венгеров А.Б. Судебная практика в советской правовой системе. – М., 1975. – С. 20. Изложенная авторами позиция в отношении судебной практики судов общей юрисдикции может быть отнесена и к практике арбитражных судов.

⁴⁴ См.: Гражданское право. Учебник МГУ / Под ред. Е.А. Суханова. Т. 1. – М., 2004. – С. 81.

⁴⁵ Иоффе О.С. Советское гражданское право. Т. 1. – М., 1967. – С. 52.

ответственности, если грузоотправитель осуществил погрузку груза в технически неисправное транспортное средство, в результате чего произошла порча (повреждение) этого груза.

Пленум Высшего Арбитражного Суда в своем постановлении № 30 (п.13) разъяснил, что, если утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли из-за технической неисправности вагона, контейнера, ответственность должен нести перевозчик. Он может быть освобожден от ответственности лишь в случае, если докажет, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить, а также в тех случаях, когда имеются доказательства того, что техническая неисправность вагона, контейнера произошла по вине грузоотправителя. Даже в тех случаях, когда грузоотправитель осуществил погрузку груза в поданные перевозчика технически неисправные вагоны, контейнеры, он (перевозчик) не освобождается от ответственности за несохранность груза.

Полагаем, что данное разъяснение необоснованно освобождает грузоотправителя от ответственности в случае повреждения груза из-за погрузки его в технически неисправное транспортное средство. Грузоотправитель, обнаружив, что ему подано технически неисправное транспортное средство, вправе отказаться от него (в соответствии со ст.20 УЖТ) и потребовать его замены. Осуществив погрузку груза в технически неисправное транспортное средство, грузоотправитель тем самым взял на себя ответственность за его дальнейшее состояние (порчу, повреждение).

Своим постановлением Пленум Высшего Арбитражного Суда, разъясняя положения ст.20 УЖТ, фактически восполнил пробел в действующем транспортном законодательстве, существенно дополнив его положением, которого вообще не было в УЖТ, – установил ответственность железной дороги, которая вообще не была предусмотрена УЖТ, причем значительно расширив ее за счет неправомερных (как мы полагаем) действий грузоотправителя.

Ст.119 УЖТ, 160 КВВТ, 402 КТМ, и ст.38 УАТ и ТЭТ установлено, что обстоятельства, которые могут служить основанием для материальной ответственности перевозчика, пароходства, грузополучателей и грузоотправителей, других юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, удостоверяются коммерческими актами, актами общей формы и иными актами. В указанных статьях излагается перечень обстоятельств, при наличии которых подобные акты могут быть составлены. Между тем в практике арбитражных судов нередко встречаются случаи, когда поступающие в адрес грузополучателя грузы нуждаются в проверке их состояния и веса, в то время как ни УЖТ, ни КВВТ (иначе в КТМ – ст. 161) ни УАТ и ТЭТ такая проверка состояния груза и его веса не предусмотрена, т. к. эти обстоятельства не указаны в перечисленных выше статьях. Такая ситуация возникает при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении, когда при передаче груза с одного вида транспорта на другой перевозчики имеют доступ к этому грузу, и груз приходит на станцию назначения за запорно-пломбировочным устройством перевозчика.

Восполняя этот пробел в законодательстве, Госарбитраж СССР в Инструктивном письме от 30 июля 1976 г. № И-1-23 «О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном и водном сообщении» (п.16)⁴⁶ указал на это обстоятельство и отметил, что грузополучатель имеет право требовать от транспортной организации выдачи груза в конечном пункте перевозки с проверкой его веса, количества мест и состояния. Тарные и штучные грузы, принятые к перевозке по стандартному весу или по весу, указанному грузоотправителем на каждом грузовом месте, и прибывшие в исправной таре, выдаются без взвешивания по счету мест. Если при такой выдаче будет обнаружена недостача, порча или повреждение груза, транспортная организация обязана составить коммерческий акт.

Таким образом, дополнен перечень обстоятельств, дающих право на составление коммерческого акта, обязывающий как перевозчиков, так и грузополучателей руководствоваться

⁴⁶ Систематизированный сборник. – С. 229. Данное Инструктивное письмо в настоящее время действует.

им в своей деятельности при поступлении грузов, следующих в прямом смешанном сообщении.

В постановлениях Пленума Высшего Арбитражного Суда встречаются разъяснения по принципиальным проблемам транспортного законодательства (в частности, касающиеся железнодорожного транспорта), которые весьма существенно дополняют действующее законодательство.

В соответствии со ст.123 УЖТ 2003 г. претензии к перевозчикам могут быть предъявлены в течение шести месяцев, а претензии в отношении штрафов и пеней – в течение сорока пяти дней. В статье далее устанавливается, что перевозчик вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленных ст.123 УЖТ сроков, если признает уважительной причину пропуска срока предъявления претензии. Таким образом, из содержания данной статьи можно было сделать вывод, что, если железная дорога признает причину пропуска срока для предъявления претензии, установленную ст.123 УЖТ, неуважительной, он вправе не рассматривать подобную претензию.

Между тем ст.120 УЖТ (а также ст.797 ГК РФ) предусмотрено, что до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груза или грузобагажа, обязательно предъявление перевозчику претензии. Следовательно, при пропуске срока на предъявление претензии по причине, признанной неуважительной, всякие требования к перевозчику по поводу нарушений, связанных с перевозкой грузов, исключаются. Таким образом, совершенно не учитывалось, что ст.797 ГК РФ (п.3) было определено, что срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки грузов, устанавливается в один год.

Считая необоснованными подобные полномочия железной дороги в отношении фактического изменения сроков исковой давности, Пленум Высшего Арбитражного Суда в своем постановлении от 6 октября 2005 г. № 30 (п.42) сделал очень важное разъяснение, указав, что предъявление грузоотправителем или грузополучателем претензий к перевозчику за пределами сроков (т. е. с нарушением таких сроков), предусмотренных в ст.123 УЖТ при условии соблюдения установленного УЖТ порядка предъявления претензий, не является основанием к возвращению искового заявления. В то же время Пленум Высшего Арбитражного Суда исходил из того, что сроки, установленные ст.123 УЖТ 2003 г., все-таки должны соблюдаться, и если при рассмотрении иска будет установлено, что дело возникло вследствие нарушения истцом предусмотренных ст.123 УЖТ сроков на предъявление претензии к перевозчику, то арбитражные суды, в соответствии с ч. 1 ст. 111 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации, вправе отнести на истца судебные расходы независимо от исхода спора. Полагаем, что указанное разъяснение, хотя оно и сделано в отношении железнодорожного транспорта, может быть применено и при предъявлении претензии воздушному и автомобильному перевозчикам, которые также установили сокращенные сроки для предъявления претензий.

Безусловно, это разъяснение Пленума Высшего Арбитражного Суда (а подобное разъяснение было дано также в 1998 г.) учитывалось разработчиками проектов двух кодексов и Устава: Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (вступившего в действие с мая 1999 г.), Кодекса внутреннего водного транспорта (март 2001 г.) и УАТ и ГЭТ (2007 г.). В статье 406 КТМ, ст.161 КВВТ и ст.39 УАТ и ГЭТ установлено, что претензии к перевозчику, вытекающие из договора морской и внутренней водной перевозки груза, а также автомобильной перевозки грузов, могут быть предъявлены в течение срока исковой давности (т. е. в течение одного года). Этим самым снимаются все формальные проблемы, которые могли возникнуть, если бы разработчики Кодекса торгового мореплавания, Кодекса внутреннего водного транспорта и Устава автомобильного транспорта пошли по пути разработчиков Устава железнодорожного транспорта (2003 г.) и Воздушного кодекса (1997 г.).

Как же следует оценивать деятельность Пленума Высшего Арбитражного Суда, направленную на восполнение пробелов в действующем транспортном законодательстве? На первый

взгляд действия Пленума Высшего Арбитражного Суда как будто подпадают под ст.13 Федерального конституционного закона от 25 апреля 1995 г. «Об арбитражных судах в Российской Федерации»⁴⁷, в соответствии с которой ему предоставлено право давать разъяснения по вопросам применения законодательства при разрешении судебных споров. Однако в этой статье ничего не говорится о праве Пленума Высшего Арбитражного Суда на восполнение пробелов в действующем законодательстве, и в данном случае Пленум Высшего Арбитражного Суда несколько превышает предоставленные ему законом полномочия. Но в то же время эта деятельность по восполнению пробелов в действующем транспортном законодательстве основывается на длительном, систематическом применении соответствующих нормативных актов и изучении практики арбитражных судов и, следовательно, достаточно обоснованна, что является дополнительным аргументом в пользу того, что постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда являются источником права.

⁴⁷ См.: Калмыков Ю.Х. Вопросы применения гражданско-правовых норм. – Саратов, 1976. – С. 31–45.

§ 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 вобрало 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 дорог⁴⁸, и если в первом Уставе железных дорог 1920 г. было всего 47 статей, то Устав железных дорог 1922 г. состоял из 76 статей и более подробно регулировал взаимоотношения грузоотправителей (грузополучателей) и железной дороги, а Устав железных дорог 1927 г. 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.

Уставом железных дорог 1935 г. регламентировался еще более широкий круг вопросов. В нем имелся раздел, в котором подробно регулировались вопросы планирования перевозок грузов, уточнялось, какие документы могут быть представлены в качестве основания для предъявления претензии.

Наиболее подробно взаимоотношения перевозчика и грузоотправителей (грузополучателей) регулировались Уставом железных дорог 1954 г. В отличие от предыдущих уставов, он регулировал прямые смешанные перевозки грузов с участием других видов транспорта; спе-

⁴⁸ УЖД 1920 г. // СУ РСФСР. – 1920. – № 77. – Ст. 362; № 84. – Ст. 419. УЖД 1922 г. // СУ РСФСР. – 1922. – № 38. – Ст. 445. УЖД 1927 г. // СЗ СССР. – 1927. – № 30. – Ст. 307–308. УЖД 1935 г. // СЗ СССР. – 1935. – № 9. – Ст. 73. УЖД 1954 г., утвержденный постановлением Совета Министров СССР от 8 декабря 1954 г. № 2414. УЖД 1964 г. // СП СССР. – 1964. – № 5. – Ст. 36. ТУЖД 1998 г. // СЗ РФ. – 1998. – № 2. – Ст. 218. УЖТ 2003 г. // СЗ РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 170.

циальный раздел был посвящен железнодорожным подъездным путям необщего пользования. Устав более четко и конкретно регулировал вопросы, которые не получили полного отражения в предыдущих уставах (он состоял из 228 статей).

Эта тенденция сохранилась и в Уставе железных дорог 1964 г., который четко регулировал взаимоотношения грузоотправителей (грузополучателей) с железной дорогой. Устав включал в себя целый ряд вопросов, которых не было в ранее действующих уставах (например, о порядке восполнения недогруза), в то же время объем его несколько сократился (он состоял из 179 статей), что было достигнуто за счет более четких и конкретных формулировок.

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 1998 г. 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. Так, например, железные дороги и грузоотправители получили возможность заключать долгосрочные договоры об организации перевозок грузов, при отсутствии у грузополучателей возможности для промывки вагонов эту работу проводит железная дорога в соответствии с заключенным договором. В то же время основные положения, связанные с договором перевозки грузов и пассажиров, подачей транспортных средств, ответственностью за нарушение обязательств, и другие остались неизменными, что свидетельствует об определенной стабильности в отношениях, регулирующих железнодорожные перевозки.

Устав железнодорожного транспорта (2003 г.) 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. В Уставе (состоящем из 130 статей) весьма подробно регулируются отношения перевозчиков и клиентуры железнодорожного транспорта, по всем положениям перевозочного процесса особо подчеркивается, что доступ перевозчиков к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования осуществляется в соответствии с Правилами о недискриминационном доступе. Более подробно регулируются отношения, связанные с подачей заявки, четко определены основания, по которым заявка грузоотправителя не может быть удовлетворена. Впервые действие Устава распространяется на владельцев железнодорожных путей необщего пользования. В то же время основные положения, связанные с подачей транспортных средств, заключением договора перевозки, ответственностью сторон за ненадлежащее исполнение своих обязательств, остались такими же, как и в предыдущем Транспортном уставе железных дорог.

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 документов⁴⁹.

⁴⁹ См.: Устав внутреннего водного транспорта СССР 1930 г. // СЗ СССР. – 1930. – № 55. – Ст. 581; Устав внутреннего

Несколько своеобразно развивалось законодательство, регулирующее перевозки автомобильным транспортом. До 1969 г. на автомобильном транспорте не было кодифицированного акта. Перевозка грузов и пассажиров регулировалась большим числом нормативных актов. В 1969 г. был принят Устав автомобильного транспорта, а в 2007 г. – Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта⁵⁰.

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 международное перевозки. Особенно это влияние ощущается при анализе статей Воздушного кодекса

Российской Федерации и Кодекса торгового мореплавания. Например, в области торгового мореплавания основным международным соглашением является Брюссельская конвенция 1924 г., протокол которой содержит специальную оговорку о том, что участники Конвенции могут ввести ее в действие, *«либо придав ей силу закона, либо включив в свое национальное законодательство правила, принятые Конвенцией в форме, соответствующей этому законодательству»*⁵¹.

Кодекс торгового мореплавания в своих статьях отразил все важнейшие положения Брюссельской конвенции (например, порядок составления коносамента и его реквизиты – ст. 142, 144, 146 КТМ).

Воздушный кодекс Российской Федерации и его отдельные статьи учли положения Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации, участником которой является Российская Федерация.

Нормы транспортных конвенций подлежат обязательному применению в процессе функционирования международного транспорта, во взаимоотношениях стран, заключивших соответствующую конвенцию.

водного транспорта СССР 1955 г. // СЗ СССР. – Т. 8. – Ст. 199; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации // СЗ РФ. – 2001. – № 11. – Ст. 1001; Кодекс мореплавания Союза ССР 1929 г. // СЗ СССР. – 1929. – № 41. – Ст. 366; Кодекс торгового мореплавания Союза ССР 1968 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1968. – № 39. – Ст. 351; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г. // СЗ РФ. – 1999. – № 18. – Ст. 2207; Воздушный кодекс Союза ССР 1935 г. // СЗ СССР. – 1935. – № 43. – Ст. 359; Воздушный кодекс Союза ССР 1961 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1961. – № 52. – Ст. 538; Воздушный кодекс Союза ССР 1983 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1983. – № 20. – Ст. 303; Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г. // СЗ РФ. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.

⁵⁰ Устав автомобильного транспорта РСФСР утвержден 8 января 1969 г. постановлением Совета Министров РСФСР № 12 // СП РСФСР. – 1969. – № 2–3. – Ст. 8; Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта был утв. 8 ноября 2007 г. // Российская газета от 14 ноября 2007 г.

⁵¹ См.: Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. – М., 1981. – С. 52, 222.

§ 4. Транспортное законодательство: его система и структура

В силу определенных причин в процессе своего становления и развития транспортное законодательство сложилось в более или менее четкую систему нормативных актов, сгруппированных по сферам деятельности (перевозки грузов железнодорожным, морским, речным, воздушным, автомобильным транспортом, перевозка пассажиров и т. д.).

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.