

С. Ю. Морозов

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УЧЕБНИК ДЛЯ АКАДЕМИЧЕСКОГО БАКАЛАВРИАТА

5-е издание, переработанное и дополненное

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

Рекомендовано Учебно-методическим объединением по юридическому образованию высших учебных заведений в качестве учебного пособия для студентов высших учебных заведений, обучающихся по направлению «Юриспруденция» и специальности «Юриспруденция»

**Книга доступна в электронной библиотеке biblio-online.ru,
а также в мобильном приложении «Юрайт.Библиотека»**

Москва ■ Юрайт ■ 2019

УДК 374.4(075.8)

ББК 67.404.2я73

М80

Автор:

Морозов Сергей Юрьевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой гражданского права и процесса, декан юридического факультета Ульяновского государственного университета. Почетный профессор Чженчжоуского университета (КНР). Автор более 150 работ, из которых более 50 публикаций в журналах, рекомендованных ВАК РФ.

Рецензенты:

Баринов Н. А. — доктор юридических наук, профессор кафедры гражданского и семейного права Саратовской государственной юридической академии;

Рыбаков В. А. — доктор юридических наук, профессор, кафедры гражданского права и процесса Рязанского государственного университета имени С. А. Есенина, член Научно-консультативного совета при Верховном Суде Российской Федерации;

Рузанова В. Д. — кандидат юридических наук, профессор, заведующая кафедрой гражданского и предпринимательского права Самарского национального исследовательского университета имени академика С. П. Королева.

Морозов, С. Ю.

М80 Транспортное право : учебник для академического бакалавриата / С. Ю. Морозов. — 5-е изд., пер. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2019. — 305 с. — (Серия : Бакалавр. Академический курс).

ISBN 978-5-534-08988-2

Учебник отражает современное состояние юридической науки. Темы учебника излагаются в последовательности, которая ориентирует на творческое усвоение основополагающих понятий и правовых конструкций. Материал в учебнике расположен так, чтобы число преждевременных обращений к еще незнакомой проблематике и повторов было минимальным. В учебнике нашли отражение узловые проблемно-методологические вопросы современного транспортного права, что позволяет стимулировать не только учебную, но и научную деятельность.

Учебник подготовлен в соответствии с обязательными требованиями Федерального государственного образовательного стандарта высшего образования и методическими требованиями, предъявляемыми к учебным изданиям, на основе новейших нормативных правовых актов.

Учебник предназначен для студентов, аспирантов и преподавателей транспортного права юридических вузов и факультетов. Книга также может представлять интерес для практикующих юристов и для лиц, занимающихся теоретическими исследованиями в области транспортного права.

УДК 374.4(075.8)

ББК 67.404.2я73



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

ISBN 978-5-534-08988-2

© Морозов С. Ю., 2016

© Морозов С. Ю., 2018, с изменениями

© ООО «Издательство Юрайт», 2019

Оглавление

Принятые сокращения	9
Предисловие	12
Глава 1 Понятие транспортного права	14
1.1. Роль и место транспортного права в системе российского права.....	14
1.2. Источники транспортного права.....	17
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	23
<i>Рекомендуемая литература</i>	23
Глава 2 Виды транспорта. Органы управления транспортной деятельностью	24
2.1. Виды транспорта	24
2.2. Органы управления транспортной деятельностью.....	29
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	36
<i>Рекомендуемая литература</i>	36
Глава 3 Субъекты транспортного права	37
3.1. Понятие участников транспортной деятельности	37
3.2. Виды участников транспортной деятельности	37
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	44
<i>Рекомендуемая литература</i>	44
Глава 4 Система транспортных договоров	45
4.1. Понятие транспортного договора.....	45
4.2. Система транспортных договоров.....	47
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	52
<i>Рекомендуемая литература</i>	52
Глава 5 Договор о предоставлении услуг по пользованию транспортной инфраструктурой	54
5.1. Значение и сфера применения договора о предоставлении услуг по пользованию транспортной инфраструктурой	54
5.2. Предмет договора о предоставлении услуг по пользованию транспортной инфраструктурой.....	55
5.3. Субъектный состав о предоставлении услуг по пользованию транспортной инфраструктурой.....	58
5.4. Форма и порядок заключения договора о предоставлении услуг по пользованию транспортной инфраструктурой	58
5.5. Содержание договора о предоставлении услуг по пользованию транспортной инфраструктурой.....	60

5.6. Ответственность по договору о предоставлении услуг по пользованию транспортной инфраструктурой	64
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	65
<i>Рекомендуемая литература</i>	65
Глава 6 Договор о подаче транспортных средств под погрузку и о предъявлении груза к перевозке	66
6.1. Понятие и порядок заключения договора о подаче транспортных средств под погрузку и о предъявлении груза к перевозке	66
6.2. Предмет договора о подаче транспортных средств под погрузку и о предъявлении груза к перевозке	69
6.3. Права и обязанности сторон по договору о подаче транспортных средств под погрузку и о предъявлении груза к перевозке	71
6.4. Ответственность сторон по договору о подаче транспортных средств под погрузку и о предъявлении груза к перевозке	78
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	81
<i>Рекомендуемая литература</i>	82
Глава 7 Договор об организации перевозок грузов	83
7.1. Понятие договора об организации перевозок грузов	83
7.2. Предмет договора об организации перевозок грузов	84
7.3. Соотношение договора об организации перевозок грузов и иных видов договоров	89
7.4. Виды договора об организации перевозок грузов	92
7.5. Субъекты, порядок заключения и форма договора об организации перевозок грузов	93
7.6. Содержание и исполнение договора об организации перевозок. Ответственность по договору	95
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	98
<i>Рекомендуемая литература</i>	99
Глава 8 Договор перевозки грузов	100
8.1. Понятие, предмет и краткая характеристика договора перевозки грузов	100
8.2. Субъекты обязательств по договору перевозки грузов	102
8.3. Оформление договора перевозки груза	103
8.4. Обязанность перевозчика по доставке груза в пункт назначения	106
8.5. Обязанность перевозчика по обеспечению сроков доставки	107
8.6. Обязанность перевозчика обеспечить сохранность груза	108
8.7. Обязанность перевозчика по выдаче груза получателю	111
8.8. Обязанность грузоотправителя уплатить за перевозку установленную плату	117
8.9. Прекращение договора перевозки груза	120
8.10. Ответственность сторон за неисполнение договора перевозки	123
8.11. Ответственность грузоотправителей и грузополучателей	133
8.12. Претензии и иски, вытекающие из перевозки грузов	135

8.13. Сроки предъявления и рассмотрения претензий.....	139
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	142
<i>Рекомендуемая литература</i>	143
Глава 9. Договор перевозки порожнего вагона	144
9.1. Понятие и сфера применения договора перевозки порожнего вагона.....	144
9.2. Предмет, субъектный состав и форма договора перевозки порожнего вагона.....	145
9.3. Отграничение договора перевозки порожнего вагона от иных гражданско-правовых договоров	147
9.4. Обязанности сторон договора перевозки порожнего вагона.....	152
<i>Вопросы и задания для самоконтроля</i>	153
Глава 10 Договор, регулирующий перевозку грузов в прямом смешанном сообщении.....	154
10.1. Понятие и сфера применения договора перевозки грузов в прямом смешанном сообщении	154
10.2. Субъектный состав договора перевозки грузов в прямом смешанном сообщении	156
10.3. Особенности оформления и содержания договора перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.....	158
10.4. Ответственность по договору перевозки грузов в прямом смешанном сообщении	161
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	162
<i>Рекомендуемая литература</i>	163
Глава 11 Договор фрахтования.....	164
11.1. Понятие и сфера применения договора	164
11.2. Предмет договора фрахтования.....	166
11.3. Стороны договора фрахтования и третьи лица.....	169
11.4. Форма договора фрахтования.....	171
11.5. Права и обязанности сторон договора фрахтования. Ответственность по договору	173
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	181
<i>Рекомендуемая литература</i>	181
Глава 12 Договор перевозки пассажира.....	182
12.1. Понятие и сфера применения договора перевозки пассажира	182
12.2. Общие положения договора перевозки пассажира	184
12.3. Порядок заключения договора перевозки пассажира	185
12.4. Права и обязанности сторон договора перевозки пассажира	188
12.5. Ответственность сторон по договору перевозки пассажира.....	198
12.6. Прекращение и изменение договора перевозки пассажира	207
12.7. Порядок рассмотрения споров, возникающих по договору перевозки пассажира	210
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	211
<i>Рекомендуемая литература</i>	212

Глава 13 Договор буксировки	213
13.1. Понятие и сфера применения договора буксировки	213
13.2. Форма и порядок заключения договора буксировки	215
13.3. Права и обязанности сторон договора буксировки	217
13.4. Ответственность сторон по договору буксировки	219
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	<i>220</i>
<i>Рекомендуемая литература</i>	<i>221</i>
Глава 14 Договор транспортной экспедиции	222
14.1. Понятие и сфера применения договора	222
14.2. Виды договора транспортной экспедиции	230
14.3. Предмет договора транспортной экспедиции	232
14.4. Стороны договора транспортной экспедиции	237
14.5. Форма и содержание договора	239
14.6. Ответственность экспедитора и клиента	243
14.7. Претензии и иски	251
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	<i>255</i>
<i>Рекомендуемая литература</i>	<i>255</i>
Глава 15 Соглашения между транспортными организациями.....	257
15.1. Понятие соглашений между транспортными организациями	257
15.2. Узловые соглашения между транспортными организациями	258
15.3. Договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов между транспортными организациями	266
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	<i>271</i>
<i>Рекомендуемая литература</i>	<i>271</i>
Глава 16 Соглашения между владельцами транспортных инфраструктур.....	272
16.1. Понятие договора между владельцами транспортных инфраструктур	272
16.2. Предмет договора между владельцами транспортных инфраструктур	276
16.3. Субъектный состав договора между владельцами транспортных инфраструктур	276
16.4. Форма и порядок заключения договора между владельцами транспортных инфраструктур	277
16.5. Содержание договора между владельцами транспортных инфраструктур	277
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	<i>280</i>
<i>Рекомендуемая литература</i>	<i>280</i>
Глава 17 Договоры о подаче и уборке вагонов и об эксплуатации подъездного железнодорожного пути	281
17.1. Понятие договоров о подаче и уборке вагонов и эксплуатации железнодорожных подъездных путей	281

17.2. Соотношение договоров о подаче и уборке вагонов и об эксплуатации железнодорожного подъездного пути с договорами об организации перевозок	288
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	292
<i>Рекомендуемая литература</i>	292

**Глава 18. Договор на оказание услуг по предоставлению
железнодорожного подвижного состава 294**

18.1. Понятие договора на оказание услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава.....	294
18.2. Предмет договора на оказание услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава.....	295
18.3. Субъектный состав договора на оказание услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава.....	296
18.4. Форма и порядок заключения договора на оказание услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава.....	296
18.5. Соотношение договоров на оказание услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава с иными гражданско- правовыми договорами	297
18.6. Содержание договора на оказание услуг по предоставлению железнодорожного подвижного состава.....	301
<i>Вопросы и задания для самоподготовки</i>	303
<i>Рекомендуемая литература</i>	304

Новые издания по дисциплине «транспортное право»..... 305

Принятые сокращения

1. Нормативные правовые акты

Конституция РФ — Конституция Российской Федерации, принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ)

ВК — Воздушный кодекс Российской Федерации — Федеральный закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ в ред. от 28.07.2012

ГК — Гражданский кодекс Российской Федерации: часть первая — Федеральный закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ; часть вторая — Федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ

ГПК — Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации — Федеральный закон от 14.11.2002 № 138-ФЗ

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

УАТ — Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

УАТ РСФСР — Устав автомобильного транспорта РСФСР, утвержденный постановлением Совета Министров РСФСР от 08.01.1969 № 12.

Закон РФ «О защите прав потребителей» — Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей»

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

Федеральный закон «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» — Федеральный закон от 27.02.2003 № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»

Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» — Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»

Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации» — Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Федеральный закон от 14.06.2012 № 78-ФЗ — Федеральный закон от 14.06.2012 № 78-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона “Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном”»

Постановление Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 — постановление Правительства РФ от 20.11.2003 № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования»

Постановление Правительства РФ от 22.07.2009 № 599 — постановление Правительства РФ от 22.07.2009 № 599 «О порядке обеспечения доступа к услугам субъектов естественных монополий в аэропортах»

Приказ Минтранса России от 27.07.2015 № 228 — приказ Минтранса России от 27.07.2015 № 228 «Об утверждении Правил приема перевозчиком заявок грузоотправителей на перевозку грузов железнодорожным транспортом»

Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» — постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей»

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

2. Органы власти

Минтранс России — Министерство транспорта Российской Федерации

МПС России — Министерство путей сообщения Российской Федерации (до 9 марта 2004 г.)

Росавиация — Федеральное агентство воздушного транспорта

Росавтотранс — Федеральное бюджетное учреждение «Агентство автомобильного транспорта»

Росморречфлот — Федеральное агентство морского и речного транспорта

ФАС России — Федеральная антимонопольная служба

ФТС России — Федеральная таможенная служба

ФЭК России — Федеральная энергетическая комиссия Российской Федерации

3. Прочие сокращения

ЗПУ — запорно-пломбировочное устройство

КВВТ — Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации

КТМ — Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации

МРОТ — минимальный размер оплаты труда

МТП — Международная торговая палата

ОАО — открытое акционерное общество

ОАО «РЖД» — Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»

ОКПО — Общероссийский классификатор предприятий и организаций

ООН — Организация Объединенных Наций

РСФСР — Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика

РФ — Российская Федерация

СССР — Союз Советских Социалистических Республик

СМИ — средства массовой информации

СНГ — Содружество Независимых Государств

УАТ — Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта

УЖТ — Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации

ФАС — федеральный арбитражный суд

ЭЦП — электронная цифровая подпись

ЮНКТАД — Конференция ООН по торговле и развитию

Предисловие

Учебная дисциплина «Транспортное право» предназначена, прежде всего, для студентов-бакалавров юридических факультетов, так как предполагает наличие базовых знаний по гражданскому, коммерческому, земельному и административному праву.

Настоящее издание имеет структуру, обусловленную задачами учебной дисциплины. Главный акцент в учебнике сделан на гражданско-правовые отношения в сфере организации перевозочного процесса и оказания услуг, связанных с перевозкой пассажиров, грузов и багажа. Однако их всестороннее рассмотрение невозможно без уяснения основных положений транспортного права, в том числе некоторых публично-правовых отношений в сфере транспортной деятельности.

Структура учебника призвана исключить необходимость в преждевременных обращениях к пока неизученной проблематике и свести к минимуму необоснованные повторы материала. Такая система изложения позволяет вводить новые понятия постепенно, на основе уже усвоенных элементов транспортного права, чтобы при первом прочтении студент как можно реже сталкивался с потребностью забежать вперед, нарушая последовательность изучения предмета в целом. Расположение тем, посвященных отдельным транспортным договорам, соотносится с логикой развития транспортного процесса.

Курс транспортного права базируется на достижениях юридической науки и не преследует цели изложения и комментирования действующего законодательства. Поэтому содержание учебной дисциплины не повторяет систему законодательства, поскольку привитые знания и навыки не должны устаревать с появлением новых нормативных актов.

В результате изучения дисциплины студент должен:

- **знать** правовые нормы, регулирующие общественные отношения, которые складываются в сфере перевозочной деятельности; основные термины и определения в данной сфере правового регулирования; определения, общую характеристику, форму и порядок заключения, а также основные элементы транспортных договоров; главные тенденции развития гражданско-правовой науки, касающиеся исследования имеющихся и возникающих проблем в сфере договорного регулирования транспортных отношений;

- **уметь** ориентироваться в транспортном законодательстве; определять правовую природу транспортных договоров, соотносить

их со смежными правовыми институтами; решать задачи, основанные на примерах из судебной практики;

- **владеть навыками** составления транспортных договоров (транспортных накладных, коносаментов), заявок на перевозку и иных транспортных документов; претензий и исковых заявлений; расчета перевозной платы, дополнительных сборов, штрафов, реального ущерба, упущенной выгоды и т.п.; проведения исследований научных проблем в сфере правового регулирования транспортных отношений с использованием основных научных методов;

- **иметь представление** о логике транспортного процесса и о наиболее перспективных схемах доставки грузов и пассажиров, а также о системе транспортных договоров.

Одной из основных задач курса является привитие будущему юристу способности правовыми средствами решать не только теоретические, но и практические проблемы. Поэтому многие темы иллюстрированы примерами из судебной практики. Каждая тема снабжена компетенциями.

Содержание тем излагается таким образом, чтобы выработать у студентов навыки решения проблемных вопросов, которых, к сожалению, в транспортном праве немало.

В учебнике указана литература по отдельным темам, список которой носит рекомендательный характер.

Глава 1

ПОНЯТИЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

В результате изучения главы 1 студент должен:

знать понятие системы права, ее основных элементов, а также предмет и метод транспортного права; понятие и виды источников права, название основных транспортных уставов и кодексов, а также других основных федеральных законов, регулирующих деятельность транспорта;

уметь разграничивать правовую систему и систему права, а также отрасли права между собой; классифицировать источники транспортного права по юридической силе;

владеть навыками отграничения отраслей права от отраслей законодательства; соотнесения норм гражданского кодекса и транспортных уставов и кодексов.

1.1. Роль и место транспортного права в системе российского права

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт — одна из крупнейших базовых отраслей хозяйства, значительная составная часть производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Как отмечается в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г., утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р, транспортные коммуникации связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны. Транспортная система обеспечивает условия экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения. Доступ к безопасным и качественным транспортным услугам определяет эффективность работы и развития производства, бизнеса и социальной сферы. Удешевление и ускорение перевозок на магистральных видах транспорта позволяют сблизить удаленные друг от друга регионы страны, повысить качество

жизни населения и уровень деловой активности, укрепить территориальное единство страны и создать благоприятные условия для реализации потенциальных экономических и социальных возможностей каждого российского региона. Таким образом, транспорт можно отнести к числу приоритетных отраслей экономики.

Транспортные организации в настоящее время активно реализуют свои предложения на рынке транспортных услуг. Содержанием данной услуги является перемещение материальных объектов в пространстве. В результате оказания транспортной услуги не создается какой-либо новой вещи, как это бывает при выполнении работ. Полезные свойства услуги проявляются в перемещении пассажира или груза из одной точки пространства в другую. Хотя результат транспортной услуги не овеществлен, он представляет определенное материальное благо, по поводу которого между перевозчиком и его контрагентом складываются обязательственные отношения. К таковым можно отнести отношения по перевозке и тесно связанные с ними иные общественные отношения, направленные на нормальное обеспечение транспортного процесса. Совокупность правовых норм, регулирующих обозначенный круг общественных отношений, в объективном смысле представляет собой **транспортное право**.

До настоящего момента не утихают споры между цивилистами, а также представителями иных направлений российской правовой науки по поводу того, какое место занимает транспортное право в системе российского права. Диапазон высказываемых предложений по этому поводу достаточно широк. Одни предлагают признать транспортное право самостоятельной правовой отраслью с выделением отдельных подотраслей, другие настаивают на существовании комплексных отраслей права, третьи считают, что в данном случае следует вести речь о комплексном законодательстве.

Самым крупным элементом системы права является **отрасль права**, которая характеризуется двумя основными критериями, позволяющими разграничить ее с другими правовыми отраслями: предметом и методом правового регулирования.

Как известно, **предмет** показывает, какие общественные отношения регулирует данная отрасль права, а **метод** — какими способами, средствами, приемами регламентируются данные общественные отношения. Общественные отношения в рамках одной отрасли права должны обладать предметным единством, устойчивостью и повторяемостью. Они всегда объективны, и задача государства и общества состоит в придании им соответствующей правовой формы.

Нет оснований признавать транспортное право ни как самостоятельную, ни как комплексную отрасль права. К самостоятельным правовым отраслям транспортное право не может быть отнесено по той причине, что в данном случае нельзя однозначно определить ни предмет, ни метод правового регулирования. В различных сочетаниях предлагается включать в предмет транспортного права целый ряд разно-

родных по своей правовой природе общественных отношений, среди которых имущественные, властно-организационные, трудовые, финансовые, земельные отношения. Иногда делаются даже попытки выделить в транспортном праве подотрасли, исходя из деления транспорта на виды¹. Следует отметить, что ни о какой однородности общественных отношений в транспортной сфере не может быть и речи. Можно ли считать однородными по своей природе отношения по лицензированию транспортной деятельности и по перевозке? Очевидно, что нет. Кроме того, каждому виду общественных отношений, охватываемых транспортным правом, соответствует свой метод правового регулирования, позволяющий определить:

- правовое положение участников регулируемых отношений;
- порядок возникновения субъективных прав и обязанностей;
- средства их обеспечения;
- характер санкций.

Различия в способах воздействия права на общественные отношения определяются характером взаимного положения участников правовых отношений. Так, например, властно-организационные отношения регулируются административным правом и подчинены воздействию *метода власти и подчинения, властных предписаний (обязываний) и запретов*. Данный метод применим для регулирования земельных, административных и финансовых отношений, которые включены в круг отношений, регулируемых транспортным правом. Поскольку рассматриваемый метод охватывает одновременно несколько публичных отраслей права, он носит разноотраслевой характер. Транспортное право охватывает также целый комплекс гражданско-правовых обязательственных отношений, которые оформляют переход материальных благ от одних лиц к другим и составляют львиную долю имущественных отношений. Имущественные отношения, являющиеся частью предмета гражданского права, предполагают *метод юридического равенства сторон*, который не допускает принудительной власти одного участника над другим. Здесь характерны *дозволение и правонаделение*, т.е. предоставление субъектам возможностей совершения инициативных юридических действий — самостоятельного использования правовых интересов для удовлетворения своих потребностей и интересов². Исходя из вышесказанного, следует сделать вывод о том, что транспортное право не является самостоятельной отраслью права, поскольку не имеет ни единого предмета, ни метода.

Наличие обширного материала, регулирующего различные отношения, хотя и в одной сфере человеческой деятельности, может свидетельствовать только о существовании комплексной отрасли зако-

¹ Мишина Н. В. Железнодорожное право как подотрасль транспортного права: Постановка проблемы // Транспортное право. 2008. № 2. С. 12.

² Подробнее об этом см.: Яковлев В. Ф. Гражданско-правовой метод регулирования общественных отношений. Свердловск, 1972. С. 64—69.

нодательства. Предметом регулирования комплексных отраслей законодательства в отличие от отраслей права является не вид, а сфера общественных отношений, объединяющая различные их виды¹.

Хотя отрасли права и отрасли законодательства в принципе должны совпадать, законодательство, в отличие от системы права, может быть систематизировано по усмотрению законодателя или других лиц и по иным признакам². Иными словами, комплексные образования реально обособляются не столько потому, что существуют самостоятельные нормативные юридические акты, сколько потому, что при помощи этих актов произошло известное согласование норм, выработаны некоторые общие положения и приемы регулирования, нормативный материал объединен нормативными обобщениями.

Таким образом, следует признать, что транспортное право не является самостоятельной отраслью права, а представляет собой **комплексную отрасль законодательства**, сочетающую в себе нормы нескольких отраслей права, которые регулируют различные по своему видовому содержанию общественные отношения.

1.2. Источники транспортного права

Источник права — это совокупность нормативных правовых актов, в которых содержатся нормы права. Своё выражение правовые нормы находят в законодательстве. **Источником транспортного права** является совокупность нормативных правовых актов, регулирующих транспортную деятельность.

Высшим юридическим актом, регулирующим транспортные отношения, является Конституция РФ, в п. «и» ст. 71 которой указывается, что в ведении Российской Федерации находятся федеральные транспорт и пути сообщения.

Следующую ступень нормативно-правового регулирования занимает Гражданский кодекс РФ, в котором сосредоточены наиболее важные правила поведения лиц — участников транспортных обязательств, носящих имущественный характер. Это обстоятельство связано с тем, что соответствующие отношения традиционно регулируются транспортными уставами и кодексами, которые с 1964 г. действовали наряду с ГК, а до этого времени считались основными нормативными правовыми актами в рассматриваемой сфере деятельности. По свидетельству О. С. Иоффе, ранее «некоторые договорные институты конструировались вне рамок ГК, посредством издания специальных законодательных актов, обычно относящихся к отдельным видам или даже целым отраслям хозяйственной деятельности. Так обстояло дело, в частности,

¹ См.: Хропанюк В. Н. Теория государства и права : учебное пособие для высших учебных заведений / под ред. проф. В. Г. Стрекозова. М., 2004.

² См.: Молодцов М. В. О системе советского права // Советское государство и право. 1984. № 1. С. 63.

с договорами перевозки и примыкающими к ним иными транспортными договорами (буксировки, экспедиции, эксплуатации железнодорожных подъездных путей необщего пользования). Начиная с Устава железных дорог 1922 г. регулирующие их юридические нормы инкорпорируются в кодексах или уставах, приуроченных к различным видам транспорта... И только окончательно утвердившееся господствующее воззрение на перевозку как гражданско-правовой договор самостоятельного типа¹ создало предпосылки для формирования одноименного института в Основах гражданского законодательства 1961 г. и изданных в соответствии с ними республиканских ГК 1963—1964 гг.»².

В настоящее время ч. 2. ст. 784 ГК устанавливает, что общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. Из этого, в частности, следует, что все транспортные уставы и кодексы должны получить статус федеральных законов. С принятием Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта³ такой статус в настоящий момент имеют все транспортные уставы и кодексы, а именно: Воздушный кодекс Российской Федерации, Кодекс внутреннего водного транспорта⁴, Кодекс торгового мореплавания⁵, Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации⁶. Данные нормативные документы не могут противоречить нормам ГК, если иное не предусмотрено Кодексом.

Наряду с транспортными уставами и кодексами правовыми актами, регулирующими транспортные отношения, являются следующие федеральные законы:

— от 30.06.2003 № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»;

— от 27.02.2003 № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»;

— от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;

— от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здо-

¹ Развернутую характеристику этой позиции см.: *Яичков К. К.* Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М., 1958; *Маковский А. Л.* Правовое регулирование морских перевозок грузов. Л., 1961; *Ходунов М. Е.* Внутреннее водное право. М., 1945; *Шварц Х. И.* Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М., 1966; *Савичев Г. П.* Договор воздушной перевозки. М., 1963.

² *Иоффе О. С.* Избранные труды по гражданскому праву. М., 2003. С. 426.

³ Утвержден Федеральным законом от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

⁴ Утвержден Федеральным законом от 07.03.2001 № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации».

⁵ Утвержден Федеральным законом от 30.04.1999 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации».

⁶ Утвержден Федеральным законом от 10.01.2003 № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

ровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном»;

— от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

— от 30.04.2017 № 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок»;

— от 29.12.2017 № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и др.

По наиболее важным вопросам, не получившим детальной регламентации в федеральных законах, издаются указы Президента РФ, например:

— от 16.03.2010 № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации»;

— от 31.03.2010 № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»;

— 30.12.2017 № 643 «О внесении изменения в Указ Президента Российской Федерации от 1 января 2016 г. № 1 «О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов Российской Федерации при осуществлении международных транзитных перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан или Киргизской Республики через территорию Российской Федерации» и др.

Правительство РФ также осуществляет законотворческую деятельность, издавая постановления и распоряжения по различным вопросам, связанным с перевозками грузов и пассажиров. Так, немаловажное значение имеют постановления Правительства РФ:

— от 14.02.2009 № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»;

— от 15.04.2011 № 272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом»;

— от 31.10.2015 № 1180 «Об утверждении Правил перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте»;

— от 21.03.2017 № 318 «О внесении изменения в Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8 человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)»;

— от 28.04.2018 № 527 «Об утверждении Правил выдачи иностранным авиационным предприятиям, международным эксплуатацион-

ным агентствам и иностранным индивидуальным предпринимателям разовых разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации на прием на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багажа, грузов и почты для воздушных перевозок на территорию иностранного государства или на перевозку их на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, а также разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации на прием на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багажа, грузов и почты для воздушных перевозок в пределах территории Российской Федерации»;

— от 30.01.2018 № 83 «О присоединении Российской Федерации к Дополнительному протоколу к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающемуся электронной накладной».

К числу распоряжений Правительства РФ можно отнести следующие:

— от 29.02.2016 № 327-р «О Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года»;

— от 23.07.2015 № 1424-р «Об утверждении перечня специальных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом общего пользования, подлежащих охране подразделениями ведомственной охраны Росжелдора»;

— от 29.12.2017 № 2991-р «О ежегодных темпах роста тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом общего пользования» и др.

Разумеется, что постановления Правительства РФ не могут противоречить указам Президента РФ, так же как последние не должны противоречить федеральным законам.

Не последнюю роль в правовом регулировании транспортной деятельности играют ведомственные нормативные правовые акты, к которым относятся инструкции, постановления и правила по вопросам компетенции соответствующих министерств, ведомств, комитетов и иных государственных органов. Речь идет о таких подзаконных актах, как:

— приказ Минтранса России от 24.01.2018 № 27 «Об установлении значений минимальной разницы в расписаниях между временем отправления транспортных средств, предусмотренных частью 1 статьи 7 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ»;

— приказ Минтранса России от 12.01.2018 № 10 «Об утверждении Требований к организации движения по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства»;

— приказ Минтранса России от 13.04.2016 № 100 «Об утверждении Порядка формирования и утверждения перечня припортовых железнодорожных станций, с которых перевозчик и владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования вправе перемещать порожние грузовые вагоны, внесения в него изменений»;

— приказ Росжелдора от 26.12.2017 № 506 «Об утверждении Плана-графика перехода Федерального агентства железнодорожного транспорта на использование отечественного офисного программного обеспечения в 2017 — 2018 годах и на плановый период до 2020 года»;

— приказ ФАС России от 27.12.2017 № 1803/17 «Об индексации тарифов на перевозки специальных и воинских грузов железнодорожным транспортом общего пользования» и др.

Согласно ст. 15 Конституции РФ общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора. Вопросам транспортного права посвящен целый ряд международных конвенций.

Так, Положение в отношении счетной единицы и корректировки пределов ответственности в конвенциях о международных перевозках и конвенциях об ответственности, принятое 28 июля 1982 г., определяет специальное право заимствования в качестве счетной единицы в отношении положений о пределах ответственности. Для урегулирования пределов ответственности при подготовке будущих международных конвенций, содержащих положения о пределах ответственности, или при пересмотре действующих конвенций используются два альтернативных варианта положений.

Отношения, связанные с осуществлением и обеспечением международных перевозок, могут регулироваться с применением норм международных конвенций:

— «Об унификации некоторых правил о коносаменте» (Брюссель, 25 августа 1924 г.);

— «Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» (Монреаль, 28 мая 1999 г.);

— Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении от 1 ноября 1951 г.;

— «О договоре международной дорожной перевозки грузов» (Женева, 19 мая 1956 г.);

— «О кодексе поведения линейных конференций» (Женева, 6 апреля 1974 г.);

— «О морской перевозке грузов» (Гамбург, 31 марта 1978 г.).

Правила конвенций, участницей которых Россия не является, могут применяться только в том случае, если на них имеется прямая ссылка в соглашении сторон.

В транспортном праве, особенно в морском, большую роль играют обычаи делового оборота. Под ними понимаются сложившиеся и широко применяемые правила поведения, не предусмотренные законодательством, независимо от того, зафиксированы ли они в каком-либо документе. Так, при международных перевозках в качестве обычаев делового оборота широко используются международные

правила толкования торговых терминов «ИНКОТЕРМС-2010»¹ и Правила ЮНКТАД/МТП в отношении документов смешанных перевозок (последняя редакция действует с 1995 г.). Международной ассоциацией транспортных экспедиторов (ФИАТА) разработаны типовые правила, касающиеся услуг грузового экспедирования², которые также могут быть использованы в качестве обычаев делового оборота при наличии пробелов в отечественном законодательстве. Кроме того, правилами установлено, что они применяются и в том случае, если в договоре транспортной экспедиции имеется ссылка на них. Кодекс торгового мореплавания в качестве источников правового регулирования называет обычаи (ст. 130—132). Согласно его положениям вопросы о сроке погрузки и размере оплаты за простои разрешаются на основе действующих в данном порту обычаев.

Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, принятая дипломатической конференцией (Вена, 2—19 апреля 1991 г.), устанавливает единообразные правовые нормы, регулирующие ответственность оператора терминала за утрату или повреждение груза, который является объектом международной перевозки, в период его нахождения в транспортном терминале и за задержку оператором терминала доставки груза.

В отдельных случаях источниками транспортного права могут считаться судебные акты, в том числе постановления пленумов Верховного Суда РФ и Высшего Арбитражного Суда РФ³. Конечно, справедлив афоризм английского философа Френсиса Бэкона о том, что судья, который отходит от текста закона, становится законодателем⁴. Справедливо и то, что суд может только толковать законы и иные нормативные правовые акты, но не создавать новые. Однако там, где имеются пробелы в законодательстве, судебные акты могут вполне рассматриваться как источники права. Кроме того, постановления пленумов высших судебных органов РФ обеспечивают единообразие судебной и иной правоприменительной практики, позволяют уяснить точный смысл законов, а потому имеют огромное значение в правовом регулировании транспортной деятельности. К таковым, например, относятся постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ: от 01.07.2010 № 37 «О внесении изменений и дополнений в постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 6 октября 2005 года № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального

¹ Инкотермс-2010 (англ. *Incoterms, International commerce terms*) — международные правила по толкованию наиболее широко используемых торговых терминов в области внешней торговли. Международные торговые термины представляют собой стандартные условия договора международной купли-продажи, которые определены заранее в международном признанном документе, вступающие в силу с 1 января 2011 г.

² Лимонов Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки. СПб., 2000. С. 390—396.

³ См.: Егиазаров В. А. Транспортное право : учеб. пособие. М., 2004. С. 21.

⁴ См.: Мастера афоризма: Фрэнсис Бэкон / сост. К. Душенко. М., 2001. С. 12.

закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»», от 06.10.2010 № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона “Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации”».

Вопросы и задания для самоподготовки

1. Назовите предмет транспортного права.
2. Какие методы применяются при регулировании транспортных отношений?
3. Транспортное право — это отрасль права или комплексная правовая отрасль?
4. Каково соотношение норм гражданского кодекса и транспортных уставов и кодексов?

Рекомендуемая литература

1. Алексеев, С. С. Предмет советского гражданского права и метод гражданско-правового регулирования / С. С. Алексеев // Антология уральской цивилистики. 1925—1989 : сб. ст. — М., 2001.
2. Алексеев, С. С. Структура советского права / С. С. Алексеев. — М., 1975.
3. Гречуха, В. Н. Международное транспортное право : учебник для бакалавриата и магистратуры / В. Н. Гречуха. — М. : Издательство Юрайт, 2016.
4. Гречуха, В. Н. Транспортное право России : учебник для академического бакалавриата / В. Н. Гречуха. — 2-е изд., доп. и перераб. — М. : Издательство Юрайт, 2016.
5. Егиазаров, В. А. Транспортное право : учеб. пособие / В. А. Егиазаров. — 8-е изд., доп. и перераб. — М., 2015.
6. Скаримов, А. С. Международное морское право : учебник для бакалавриата и магистратуры / А. С. Скаримов. — М. : Издательство Юрайт, 2016.
7. Яковлев, В. Ф. Гражданско-правовой метод регулирования общественных отношений / В. Ф. Яковлев. — Свердловск, 1972.

Глава 2

ВИДЫ ТРАНСПОРТА. ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ

В результате изучения главы 2 студент должен:

знать виды транспорта, их преимущества и недостатки, а также имманентные им виды сообщений; наименование и основное содержание нормативно-правовых актов, в которых закреплены основные функции органов управления транспортной деятельностью; структуру органов управления транспортной деятельностью и основные направления структурной реформы на железнодорожном транспорте;

уметь классифицировать виды сообщений на каждом виде транспорта; разграничивать полномочия органов управления на различных видах транспорта;

владеть терминологией, определяющей значение отдельных видов сообщения.

2.1. Виды транспорта

Виды транспорта принято различать в зависимости от типа транспортных средств, используемых для перевозки. В настоящее время по данному критерию можно выделить следующие виды транспорта:

- воздушный,
- внутренний водный,
- морской,
- автомобильный,
- железнодорожный,
- трубопроводный,
- внеуличный.

Трубопроводный транспорт не предполагает использования самоходных транспортных средств, обладает определенной спецификой и по этой причине остается за рамками данного курса.

Каждый вид транспорта имеет свои особенности, достоинства и недостатки. **Железнодорожный транспорт**, например, выполняет около 60% общего объема грузовых перевозок, осуществляемых транспортом общего пользования, или 85% общего грузооборота, осуществляемого всеми видами транспорта (без учета трубопроводного).

Он мало зависит от метеоусловий. Однако пропускная способность отдельных участков пути достаточно низкая.

На **автомобильный транспорт** приходится около 57% объема коммерческих перевозок грузов, причем удельный вес перевозок железнодорожным транспортом в последние годы сокращается, а автомобильным транспортом растет, что свидетельствует о повышении конкурентоспособности автомобильного транспорта в определенных сегментах рынка транспортных услуг. По объемам перевозок грузов автотранспорт превосходит железнодорожный магистральный транспорт почти в шесть раз. В то же время постоянный рост числа легковых автомобилей в личном пользовании граждан, а также снижение финансирования льгот по проезду оказывает влияние на снижение объема работы, выполненной городским пассажирским транспортом. Из-за нехватки и неудовлетворительного состояния подвижного состава за последние 10 лет закрыты многие городские и междугородные автобусные маршруты, снизилась частота движения автобусов. Кроме того, автомобильный транспорт является основным загрязнителем воздушного бассейна крупных городов (до 80% общих выбросов), его доля в общих выбросах по стране составляет 40%.

На **воздушном транспорте** наблюдается значительный рост пассажирооборота и грузооборота. Увеличилась за последние годы доля воздушных судов, удовлетворяющих требованиям Международной организации гражданской авиации в отношении шума, а также доля современных воздушных судов в структуре парка. Естественное воздушное пространство обеспечивает беспрепятственную скоростную доставку грузов и пассажиров. Однако следует обратить внимание на отдельные проблемы использования воздушного транспорта. Воздушный транспорт является метеозависимым. Грузоподъемность воздушных транспортных средств ограничена. Стоимость перевозок по сравнению с другими видами транспорта достаточно высока. Вследствие убыточности и отсутствия мер государственной поддержки закрыты многие воздушные линии, что ведет к неудовлетворению спроса населения на перевозки.

Преимуществом **речного транспорта** является наличие естественных путей сообщения. Однако сезонный характер работы речного транспорта и низкая скорость перевозок не позволяют ему занять лидирующие позиции на рынке транспортных услуг. Отсутствие мер государственной поддержки обусловило закрытие отдельных линий и части речных пассажирских маршрутов. В распоряжении Правительства РФ от 29.02.2016 № 327-р «О стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года» отмечается, что на долю внутреннего водного транспорта в Российской Федерации приходится менее 1,5% общего объема перевозок грузов и грузооборота всех видов транспорта, в то время как в Германии — 11, Нидерландах — 34, Франции — 10% грузооборота при устойчивой тенденции роста речных перевозок, прежде всего грузов в контейне-

рах. Максимальный объем речных перевозок был достигнут в конце 1980-х гг., в 1989 г. он составлял более 580 млн т. Позиция внутреннего водного транспорта в транспортной системе России за 1989–2014 гг. существенно ослабла. Объем перевозок грузов уменьшился в 4,6 раза и составил в 2014 г. 124,8 млн т (включая объем международных перевозок грузов судами смешанного (река-море) плавания). Основными факторами, определившими резкое снижение объемов речных перевозок в последнее десятилетие XX в., являются:

- падение объемов производства и потребления промышленной и сельскохозяйственной продукции;

- ухудшение инфраструктуры внутренних водных путей, увеличение порожних пробегов, рост цен на топливо, отток квалифицированных кадров из отрасли и др.;

- высокий износ речного транспортного флота, низкие объемы судостроения;

- более динамичное развитие наземных видов транспорта и «выпадение» речных маршрутов из логистических цепей доставки грузов.

К преимуществам **морского транспорта** также относится наличие естественных путей сообщения. По сравнению с речными судами, морские являются более грузоподъемными и перевозки производятся, как правило, на большие расстояния. Вместе с тем морские перевозки занимают достаточно большое время. Развитие инфраструктуры морских портов оставляет желать лучшего.

К видам **внеуличного транспорта** относятся: 1) метрополитен; 2) монорельсовый транспорт; 3) подвесная канатная дорога транспортная (далее — канатная дорога); 4) фуникулер транспортный (наземная канатная дорога транспортная) (далее — фуникулер). Внеуличный транспорт обеспечивает регулярные городские перевозки пассажиров и багажа. В пояснительной записке к проекту федерального закона «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» отмечается, что те виды общественного транспорта, которые осуществляют перевозки пассажиров по автомобильным дорогам (улицам) в городах (автобусы, такси, троллейбусы), испытывают те же самые сложности в передвижении, что и личный автотранспорт, и не способны оказывать приемлемых по качеству транспортных услуг населению. Зарубежный опыт показывает, что решением аналогичных проблем является развитие внеуличного пассажирского транспорта, конкурентоспособного по качеству (скорости передвижения, доступности, комфорту) и стоимости транспортных услуг. Помимо решения транспортных проблем и перераспределения пассажиропотоков с личного автотранспорта на общественный, развитие внеуличных видов транспорта приводит к следующим эффектам:

- улучшению экологической ситуации (внеуличный транспорт функционирует преимущественно на электротяге);

- повышению транспортной доступности населения (за счет охвата районов, в которых не развита или не достаточно развита авто-

дорожная инфраструктура, а также за счет скорости движения, которая в пределах населенных пунктов может быть выше максимально разрешенной для автомобильного транспорта);

— развитию национальной промышленности (строительство инфраструктуры, производство подвижного состава), в том числе в инновационных направлениях (снижение шума, увеличение скорости движения, новые строительные технологии).

Различные виды транспорта также предполагают различную технологию перевозки и способы обеспечения безопасности, свойственные только этому виду. По этой причине основная масса правовых норм, регулирующих транспортную деятельность, сосредоточена в транспортных уставах и кодексах, каждый из которых предусматривает индивидуальный подход в правовом регулировании отношений в зависимости от вида транспорта. Например, формой договора железнодорожной грузовой перевозки является железнодорожная накладная, морской — коносамент или чартер, автомобильной — транспортная накладная, воздушной — авианакладная.

На различных видах транспорта неодинаково определяются и именуется виды сообщений. Так, на автомобильном транспорте перевозки по видам сообщения классифицируются следующим образом:

— *городские перевозки* — перевозки в границах населенных пунктов;

— *пригородные перевозки* — перевозки между населенными пунктами на расстояние до 50 км включительно между границами этих населенных пунктов;

— *междугородные перевозки* — перевозки, осуществляемые за черту города на расстояние более 50 км;

— *международные перевозки* — перевозки, осуществляемые в заграничном сообщении. Для признания перевозки международной не требуется, чтобы она фактически осуществлялась на территории двух или нескольких стран: достаточно начать такую перевозку. Фактического поступления груза (пассажира) на территорию иностранного государства (пересечения границы) может и не быть (например, при утрате груза или гибели пассажира в стране отправления)¹.

На внеуличном транспорте выделяют:

— *муниципальный маршрут* — маршрут регулярных перевозок, проходящий в границах городского поселения, городского округа, в том числе с внутригородским делением, муниципального района, а также маршрут регулярных перевозок, проходящий в границах субъекта РФ — города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя;

— *межмуниципальный маршрут* — маршрут регулярных перевозок, проходящий в границах не менее двух муниципальных районов

¹ См.: Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. С. 7.

одного субъекта РФ, или в границах не менее двух городских округов одного субъекта РФ, или в границах не менее одного муниципального района и не менее одного городского округа одного субъекта РФ;

— *межрегиональный маршрут* — маршрут регулярных перевозок, проходящий в границах не менее двух субъектов РФ;

На железнодорожном транспорте различают:

— *местные перевозки*, которые осуществляются в пределах одной транспортной организации (железной дороги);

— *перевозки в прямом сообщении* — перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа между железнодорожными станциями в Российской Федерации с участием одной и более транспортных организаций по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут;

— *перевозки в прямом смешанном сообщении* — перевозки, осуществляемые в пределах территории РФ несколькими видами транспорта по единому транспортному документу (транспортной накладной), оформленному на весь маршрут;

— *перевозки в непрямом смешанном сообщении* — перевозки, осуществляемые в пределах территории РФ несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида;

— *перевозки в международном сообщении* — перевозки в прямом и непрямом международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа между Российской Федерацией и иностранными государствами, в том числе транзит по территории РФ, в результате которых пассажиры, грузы, багаж, грузобагаж пересекают Государственную границу РФ, если иное не предусмотрено международными договорами РФ;

— *перевозки в прямом международном сообщении* — перевозки в международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, осуществляемые между железнодорожными станциями в различных государствах или несколькими видами транспорта в различных государствах по единому перевозочному документу, оформленному на весь маршрут следования;

— *перевозки в непрямом международном сообщении* — перевозки в международном сообщении пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, осуществляемые через расположенные в пределах приграничной территории железнодорожные станции и порты по перевозочным документам, оформленным в государствах, участвующих в перевозках, а также перевозки несколькими видами транспорта по отдельным перевозочным документам на транспорте каждого вида.

Кроме того, УЖТ предусматривает перевозки, осуществляемые в интересах отдельных видов субъектов, деятельность которых имеет определенную специфику:

— *специальные железнодорожные перевозки* — железнодорожные перевозки, предназначенные для удовлетворения особо важных госу-

дарственных и оборонных нужд, а также железнодорожные перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей;

— *воинские железнодорожные перевозки* — железнодорожные перевозки воинских частей и подразделений, воинских грузов, воинских команд и отдельных лиц, проходящих военную службу, службу в органах внутренних дел, учреждениях и органах уголовно-исполнительной системы, сотрудников ФСБ России.

На морском транспорте в зависимости от вида сообщений различают:

— *малый каботаж* — перевозки или буксировка между портами на территории РФ, которые находятся в пределах одного морского бассейна;

— *большой каботаж* — перевозки или буксировка между портами на территории РФ, находящимся в разных морских бассейнах, в том числе при транзите через воды иностранного государства;

— *перевозки в заграничном сообщении* — морские перевозки, при которых порт отправления находится на территории РФ, а порт назначения — на территории иностранного государства, и наоборот.

На морском и речном транспорте также различают следующие формы судоходства:

— *линейное* — по заранее установленным направлениям;

— *трамповое* — судно направляется в те пункты, куда его зафрахтовали.

На морском транспорте различают также простые, сложные и круговые рейсы:

— *простой рейс* — перевозка между двумя портами;

— *сложный рейс* — перевозка между несколькими портами, в каждом из которых производится погрузка или выгрузка;

— *круговой рейс* — перевозка груза между двумя и более портами с возвращением в порт первоначального отправления.

При этом под **рейсом судна** понимается время, затрачиваемое судном от начала погрузки до постановки судна под новую погрузку.

2.2. Органы управления транспортной деятельностью

В соответствии с Указом Президента РФ от 15.05.2018 № 215 «О структуре федеральных органов исполнительной власти» в составе Правительства РФ учреждено Министерство транспорта Российской Федерации, которое в соответствии с постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 395 «Об утверждении положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» осуществляет координацию и контроль деятельности подведомственных ему подразделений.

Подведомственные Минтранс России служба и агентства:

— *Федеральная служба по надзору в сфере транспорта;*

— *Федеральное агентство воздушного транспорта;*

- Федеральное дорожное агентство;
- Федеральное агентство железнодорожного транспорта;
- Федеральное агентство морского и речного транспорта.

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 395 издан ряд постановлений по вопросам компетенции каждого из названных структурных подразделений. Так, постановлением Правительства РФ от 06.04.2004 № 174 «Вопросы федерального агентства железнодорожного транспорта» установлено, что Федеральное агентство железнодорожного транспорта является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по реализации государственной политики, оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере железнодорожного транспорта, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере.

Крупнейшим предприятием, осуществляющим непосредственную деятельность в сфере железнодорожных перевозок, является **ОАО «Российские железные дороги»**. Оно создано на базе имущества МПС России в соответствии со ст. 4 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» на основании постановления Правительства РФ от 18.09.2003 № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги»». По состоянию на 3 апреля 2018 г. уставный капитал ОАО «РЖД» составляет из 1 535 700 000 обыкновенных именных акций номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая. Все акции принадлежат Российской Федерации. Тем же постановлением Правительства РФ утвержден и устав ОАО «РЖД», в соответствии с которым определено сокращенное фирменное наименование общества на русском языке — ОАО «РЖД», и полное фирменное наименование общества на английском языке — *Joint Stock Company «Russian Railways»*. Главной целью деятельности компании является обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли. Доля ОАО «РЖД» в грузообороте транспортной системы России составляет 45%. Ежегодно в дальнем и пригородном сообщении перевозится более 1 млрд пассажиров¹.

Среди множества задач, стоящих перед ОАО, следует выделить следующие:

- 1) расширение комплекса и объема, осуществляемых компанией работ и оказываемых услуг, повышение их качества;
- 2) обеспечение сохранности перевозимых грузов;
- 3) участие в реализации мероприятий по осуществлению структурной реформы на железнодорожном транспорте.

Высшим органом управления ОАО «РЖД» является общее собрание акционеров. Единоличным исполнительным органом общества является

¹ URL: <http://www.rzd-expo.ru/developments/detail.php?ID=232653>.