

В. А. Егiazаров

серия образование

# ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Учебник

Владимир Егиазаров

**Транспортное право**

«Юстицинформ»

2011

**Егiazаров В. А.**

Транспортное право / В. А. Егiazаров — «Юстицинформ», 2011

ISBN 978-5-7205-1041-1

В учебнике подробно изложены основные положения транспортного законодательства, рассмотрены вопросы правового регулирования отношений, возникающих на всех видах транспорта: автомобильном, воздушном, морском, речном и железнодорожном. Седьмое издание подготовлено с учетом принятия нового транспортного законодательства. В приложениях к учебнику даны тексты Воздушного кодекса РФ (1997 г.), Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г.), Устава железнодорожного транспорта РФ (2003 г.), Кодекса торгового мореплавания РФ (1999 г.), Кодекса внутреннего водного транспорта РФ (2001 г.) в актуальных редакциях. Издание предназначено для преподавателей, аспирантов и студентов юридических вузов и факультетов, работников органов государственной власти, а также для читателей, интересующихся вопросами транспортного права.

ISBN 978-5-7205-1041-1

© Егiazаров В. А., 2011

© Юстицинформ, 2011

## Содержание

Введение	5
Глава I Общая часть	7
§ 1. Понятие и предмет транспортного права	7
§ 2. Виды транспорта. Управление транспортом	10
§ 3. Лицензирование транспортной деятельности	13
Глава II Источники правового регулирования	18
§ 1. Понятие источников транспортного права	18
§ 2. Постановления пленумов Высшего Арбитражного Суда – источник транспортного права	21
§ 3. Транспортное право и транспортное законодательство	27
§ 4. Транспортное законодательство: его система и структура	30
Глава III Договор перевозки грузов	40
§ 1. Понятие и виды договоров перевозки	41
§ 2. Основания для заключения договора перевозки	44
§ 3. Договор перевозки грузов	50
Конец ознакомительного фрагмента.	53

# Владимир Абрамович Егиазаров

## Транспортное право

### 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), Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г., далее – УЖТ), Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г., далее – КТМ), Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г., далее – КВВТ), Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г., далее – УАТ и ГЭТ). 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.

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. Витрянского<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. М., 2001. С. 278.

видах транспорта, с ответственностью транспортных организаций и клиентуры за ненадлежащее исполнение транспортных обязательств, иными транспортными договорами и т. д.

В качестве приложения представлены тексты Воздушного кодекса Российской Федерации (1997 г.), Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г.), Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г.), Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г.), Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (2007 г.), которые позволят глубже понять содержание нового транспортного законодательства Российской Федерации.

## 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 права<sup>2</sup>. Представители морского транспорта в более категоричной форме утверждали, что морское право является самостоятельной отраслью права, содержание которой определяется отношениями, складывающимися на морском транспорте и в торговом мореплавании<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> См.: Вопросы воздушного права: Сборник. Ч. 2. М., 1930. С. 211.

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

Общепринято разграничивать отрасли права по предмету и методу правового регулирования. Как справедливо отмечал О.С. Иоффе, всякая отрасль права характеризуется двумя моментами: во-первых, определенным предметом регулирования, т. е. теми общественными отношениями, которые ею формируются, закрепляются и охраняются, и во-вторых, определенным методом регулирования, т. е. тем специфическим способом, при помощи которого законодатель на основе данной совокупности юридических норм обеспечивает нужное ему поведение людей как участников правоотношений<sup>4</sup>. 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 отрасли»<sup>5</sup>.

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

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

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 самостоятельными отраслями права. Транспортное право представляет собой комплексную отрасль российского права. Оно регулирует разные по характеру отношения, которые возникают в

<sup>4</sup> См.: Иоффе О.С. Советское гражданское право. Т. 1. М., 1967. С. 7.

<sup>5</sup> Общая теория государства и права. Академический курс. В 2-х т. Т. 2. Теория права / Под ред. М.Н. Марченко. М., 1998. С. 243.



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»<sup>6</sup>.

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.

---

<sup>6</sup> 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 закона<sup>7</sup>.

Для достижения целей, указанных в Уставе ОАО «Российские железные дороги»<sup>8</sup>, 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 том числе для государственных нужд, воинские и специальные железнодорожные перевозки; обеспечение недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, принадлежащей обществу, и т. д.

Основными структурными единицами ОАО являются филиалы и представительства, которые не являются юридическими лицами и наделяются имуществом, принадлежащим обществу. 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

---

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> СЗ РФ. 2003. № 39. Ст. 3766. Утвержден постановлением Правительства Российской Федерации 18 сентября 2003 г. № 585.

*в соответствии с частью 3 статьи 38 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации иск к перевозчику, вытекающий из договора перевозки грузов, предъявляется в арбитражный суд по месту нахождения перевозчика.*

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

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 том числе вести актовопретензионную работу, заключать и расторгать договоры, вносить в них изменения и дополнения.

*Частью 5 ст. 36 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации предусмотрено, что иск к юридическому лицу, вытекающий из деятельности его филиала, расположенного вне места нахождения юридического лица, может быть предъявлен в арбитражный суд по месту нахождения юридического лица или его филиала.*

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

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

Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» (п. 5) при осуществлении второго этапа реформирования железнодорожного транспорта была предусмотрена реорганизация открытого акционерного общества «Российские железные дороги» путем выделения в дочерние акционерные общества самостоятельных структурных подразделений, осуществляющих отдельные виды предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте – отдельные грузовые перевозки, а также иные виды деятельности, не связанные с перевозками.

В развитие этого положения в 2006 г. было создано Открытое акционерное общество «Первая грузовая компания», которому было предоставлено право осуществлять деятельность, связанную с организацией перевозок грузов железнодорожным и иными видами транспорта, транспортно-экспедиционное обслуживание грузов железнодорожным и иными видами транспорта, осуществление грузовых перевозок собственным и привлеченным железнодорожным подвижным составом и иными видами транспорта и т. д.

В октябре-декабре 2007 г. ОАО «Первая грузовая компания» ОАО «Российские железные дороги» были переданы по рыночной стоимости грузовые вагоны, в том числе платформы, крытые вагоны, полувагоны, цистерны.

В соответствии с п. 2 Устава ОАО «Первая грузовая компания» акционеры Общества вправе отчуждать принадлежащие им акции без согласия других акционеров и Общества. В настоящее время ОАО «Первая грузовая компания» активно функционирует на территории России.

Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти»<sup>9</sup> 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»<sup>10</sup>. В состав Министерства вошли Федеральная служба по надзору в сфере транспорта<sup>11</sup>, Федеральное агентство воздушного транспорта<sup>12</sup>, Федеральное дорожное агентство<sup>13</sup>, Федеральное агентство железнодорожного транспорта<sup>14</sup>, Федеральное агентство морского и речного транспорта<sup>15</sup>, Федеральное агентство геодезии и картографии.

В соответствии с Положением о Министерстве транспорта Российской Федерации, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 г. № 395<sup>16</sup> (п. 1), Министерство транспорта является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, геодезии и картографии.

Министерство транспорта Российской Федерации 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 нормативных правовых актов, анализирует практику их применения в транспортном комплексе, согласовывает, утверждает в установленном порядке и издает обязательные для исполнения всеми юридическими и физическими лицами, действующими в транспортном комплексе, правила, руководства, положения, стандарты, нормы, инструкции и другие нормативные акты, в том числе межведомственного характера, по вопросам, отнесенным к его компетенции, и дает по ним разъяснения.

---

<sup>9</sup> СЗ РФ. 2004. № 11. Ст. 945.

<sup>10</sup> Там же. № 21. Ст. 2023.

<sup>11</sup> Там же. № 32. Ст. 3345.

<sup>12</sup> Там же. 2004. № 32. Ст. 3343.

<sup>13</sup> Там же. 2004. № 31. Ст. 3364.

<sup>14</sup> СЗ РФ. 2004. № 32. Ст. 3344.

<sup>15</sup> Там же. № 31. Ст. 3261.

<sup>16</sup> Там же. № 32. Ст. 3342.

### § 3. Лицензирование транспортной деятельности

Государственная программа приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации<sup>17</sup> 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»<sup>18</sup>. 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 основополагающего Федерального закона от 8 августа 2001 г. № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»<sup>19</sup>.

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 5 лет. Срок действия лицензии может быть продлен по заявлению лицензиата в порядке, предусмотренном для переоформления лицензии. В Федеральном законе от 8 августа 2001 г. № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» 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 РФ), что любой вид деятельности, подлежащий лицензированию, может быть установлен только на федеральном уровне.

Статья 5 Федерального закона определяет полномочия Правительства Российской Федерации при осуществлении лицензирования. Правительству РФ 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 статье 17 Федерального закона к числу лицензируемых видов деятельности отнесен целый ряд видов предпринимательской деятельности, связанных с перевозкой грузов и пассажиров.

---

<sup>17</sup> Утверждена Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 1993 г. № 2284 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1994. № 1. Ст. 2.

<sup>18</sup> СЗ РФ. 2006. № 12. Ст. 1305.

<sup>19</sup> Там же. 2001. № 33 (ч. 1). Ст. 3430.

На морском транспорте обязательному лицензированию подлежит деятельность, связанная с перевозкой пассажиров и грузов; сюрвейерское обслуживание 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 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 тонны (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 нормативных 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 3(5) лет за последние 10 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. № 447<sup>20</sup>. В соответствии с этими положениями лицензированию подлежит вышеперечисленная деятельность юридических лиц независимо от формы собственности, а также физических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, связанная:

а) с перевозкой грузов и пассажиров, фрахтовыми операциями по перевозкам грузов и пассажиров на морском транспорте, буксировкой судов и других плавучих объектов;

б) с обслуживанием судов в портах с целью обеспечения жизнедеятельности судовых экипажей и безопасности мореплавания;

в) с 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. Статья 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 шестидесяти 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, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 24 января 1998 г. № 85<sup>21</sup>. 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;

---

<sup>20</sup> СЗ РФ. 2002. № 26. Ст. 2590.

<sup>21</sup> СЗ РФ. 1998. № 5. Ст. 622.

в) проведение авиационных работ для обеспечения потребностей граждан и юридических лиц, в том числе выполняемых в воздушном пространстве иностранных государств, и деятельность по обеспечению авиационных работ;

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»<sup>22</sup> 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 транспорте<sup>23</sup>, утв. 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, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 14 марта 1997 г. № 295<sup>24</sup>. 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 том числе 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 Закона<sup>25</sup>).

---

<sup>22</sup> Там же. 2006. № 6. Ст. 700.

<sup>23</sup> СЗ РФ. 2002. № 23. Ст. 2158.

<sup>24</sup> Там же. 1997. № 12. Ст. 1432.

<sup>25</sup> СЗ РФ. 2003. № 2. Ст. 167.



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, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 26 февраля 1992 г. № 118<sup>26</sup>. 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 за соблюдением порядка лицензирования на железнодорожном, морском, внутреннем водном, автомобильном и воздушном транспорте, в том числе 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.

---

<sup>26</sup> Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 7. Ст. 572.

## 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, указы Президента Российской Федерации от 3 мая 1995 г. № 438 «О Российской академии путей сообщения»<sup>27</sup>, от 16 мая 1996 г. № 732 «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации»<sup>28</sup>, от 2 октября 1998 г. № 1175 «Об утверждении Положения о военно-транспортной обязанности»<sup>29</sup>.

Источниками транспортного права являются также подзаконные акты, которые можно разделить на две группы: 1) постановления и распоряжения Правительства Российской Федерации и 2) инструкции, постановления и правила, исходящие от министерств и ведомств. Например, постановления Правительства Российской Федерации от 20 мая 1998 г. № 466 «О возложении функций государственного надзора за безопасностью судоходных гидротехниче-

---

<sup>27</sup> СЗ РФ. 1996. № 51. Ст. 5767.

<sup>28</sup> Там же. 1996. № 21. Ст. 2471.

<sup>29</sup> Там же. 1998. № 40. Ст. 4941.

ских сооружений на Министерство транспорта Российской Федерации»<sup>30</sup>, от 9 апреля 2001 г. № 278 «О мерах государственной поддержки обновления парка морских, речных, воздушных судов и их строительства»<sup>31</sup>, от 5 декабря 2001 г. № 848 «О Федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)»<sup>32</sup>.

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 комплексе<sup>33</sup>.

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 РФ и Высшего Арбитражного Суда РФ, 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.<sup>34</sup>

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 отношений транспортных предприятий с клиентурой. Пленум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации в Постановлении от 15 апреля 1992 г. № 7<sup>35</sup> разъяснил, что эти инструктивные указания по применению законодательства при разрешении споров и их доарбитраж-

<sup>30</sup> Там же. 1998. № 21. Ст. 2241.

<sup>31</sup> Там же. 2001. № 16. Ст. 1607.

<sup>32</sup> Там же. 2001. № 51. Ст. 4895.

<sup>33</sup> Пункт 5.2 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации.

<sup>34</sup> Вестник ВАС РФ. 2000. № 1. С. 5.

<sup>35</sup> Там же. 1992. № 1. С. 77.

ном 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.

## § 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 связаны 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 РФ 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 РФ 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»*<sup>36</sup>;

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 права<sup>37</sup>.

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

---

<sup>36</sup> См.: Судебная практика в советской правовой системе / Под ред. С.Н. Братуся. М., 1975. С. 20.

<sup>37</sup> Можно согласиться с такой трактовкой восполнения пробелов в законе, которое дано С.И. Вильнянским в работе «Значение судебной практики в гражданском праве» // Ученые труды ВИЮН. Вып. IX. М., 1947. С. 274.

гражданского 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 права<sup>38</sup>.

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 споров<sup>39</sup>.

Однако О.С. Иоффе полагал, что к числу источников гражданского права подзаконного характера должны быть отнесены инструкции и инструктивные указания Госарбитража СССР<sup>40</sup> (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 Суда РФ<sup>41</sup>.

Рассмотрим каждую из этих форм.

Важное место в практике пленумов Высшего Арбитражного Суда РФ занимают вопросы конкретного толкования норм транспортного законодательства либо отдельной нормы. Конкретизация в постановлениях пленумов Высшего Арбитражного Суда РФ 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»*<sup>42</sup>. Причем, раскрывая содержание закона либо иного нормативного акта, Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ 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-*

<sup>38</sup> См.: Гражданское право. Учебник СПбГУ / Под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. Ч. 1. СПб., 1996. С. 34.

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

<sup>40</sup> Иоффе О.С. Советское гражданское право. Т. 1. М., 1967. С. 52.

<sup>41</sup> См.: Калмыков Ю.Х. Вопросы применения гражданско-правовых норм. Саратов, 1976. С. 31–45.

<sup>42</sup> Алексеев С.С. Общая теория права. Т. 2. М., 1982. С. 290–291.

*ющихся от подзаконных актов иных государственных органов, уполномоченных на издание этих актов»<sup>43</sup>.*

Правильность изложенных выше доводов об использовании в практике Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ 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 РФ, 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)<sup>44</sup>.

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. № И114 (п. 6)<sup>45</sup> 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, должны 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, последняя цифра 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.

Статья 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

---

<sup>43</sup> 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.

<sup>44</sup> Вестник ВАС РФ. № 1. 2006. С. 5.

<sup>45</sup> Систематизированный сборник Инструктивных указаний Госарбитража СССР. М., 1983. С. 212–264 (далее – Систематизированный сборник).

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

Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ 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 РФ, разъясняя положение 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 неправомерных (как мы полагаем) действий грузоотправителя.

Статьями 119 УЖТ, 160 КВВТ, 402 КТМ, и ст. 38 УАТ и ГЭТ установлено, что обстоятельства, которые могут служить основанием для материальной ответственности перевозчика, парохозяйства, 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 ГЭТ такая проверка состояния груза и его веса не предусмотрена, так как 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)<sup>46</sup> 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.

<sup>46</sup> Систематизированный сборник. С. 229. Данное Инструктивное письмо в настоящее время действует.



Таким образом, дополнен перечень обстоятельств, дающих право на составление коммерческого акта, обязывающий как перевозчиков, так и грузополучателей руководствоваться им в своей деятельности при поступлении грузов, следующих в прямом смешанном сообщении.

В постановлениях Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ 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 РФ 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 РФ 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 РФ (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 РФ, направленную на восполнение пробелов в действующем транспортном законодательстве? На первый взгляд действия Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ как будто подпадают под ст. 13 Федерального конституционного закона от 25 апреля 1995 г. «Об арбитражных судах в Российской Федерации»<sup>47</sup>, 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 РФ 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.

---

<sup>47</sup> СЗ РФ. 1995. № 18. Ст. 1589.

### § 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 дорог<sup>48</sup>, 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-

<sup>48</sup> 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., утв. 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, подачи транспортных средств, ответственностью за нарушение обязательств, и др., 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 документов<sup>49</sup>.

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

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 транспорта<sup>50</sup>.

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»*<sup>51</sup>.

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.

---

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.

<sup>50</sup> 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 утвержден 8 ноября 2007 г. (Российская газета. 2007. 14 ноября).

<sup>51</sup> 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.).

Система транспортного законодательства может быть подразделена на горизонтальную и вертикальную структуры. В основе первой лежат горизонтальные связи между элементами системы транспортного законодательства, обычно производные от характера взаимосвязей между составными частями предмета регулирования. Для вертикальной структуры транспортного законодательства характерна взаимосвязь законодательного материала по другому признаку – по вертикальным, иерархическим связям между его элементами, по отношениям субординации.

По своему содержанию акты, входящие в горизонтальную и вертикальную структуры системы транспортного законодательства, делятся на кодификационно-комплексные и простые. К **кодификационно-комплексным актам** относятся такие акты, которые имеют своим предметом разнородные общественные отношения, что предполагает использование двух или нескольких юридических методов. Примером таких актов являются транспортные уставы и кодексы.

**Простыми** являются такие акты, которые не противоречат кодификационным актам и могут лишь уточнять, дополнять и конкретизировать их.

Например, такими актами на транспорте являются Правила перевозок грузов и пассажиров, действующие на каждом виде транспорта, которые уточняют и конкретизируют положения, закрепленные в транспортных уставах и кодексах.

В основе горизонтальной структуры транспортного законодательства лежит система законодательных актов, отличающихся большим разнообразием по содержанию и форме. Она регулирует вопросы, которые касаются всех видов транспорта (железнодорожного, речного, морского, воздушного, автомобильного). В эту систему входят законодательные акты самого высокого уровня: законы Российской Федерации, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, а также акты об отдельных видах транспорта (железнодорожно-транспортное законодательство, внутреннее водное транспортное законодательство, морское транспортное законодательство, воздушно-транспортное законодательство, автомобильно-транспортное законодательство).

Систему указанных актов возглавляет Гражданский кодекс Российской Федерации<sup>52</sup>, гл. 40 которого посвящена перевозке грузов и пассажиров. В статьях 784–800 ГК РФ регулируются положения, являющиеся общими для всех видов транспорта: понятие договора перевозки грузов и пассажиров; вопросы ответственности за утрату, порчу, недостачу и повреждение груза или багажа; порядок предъявления претензий и исков и т. д.

В систему актов данной структуры входят также постановление Верховного Совета РСФСР от 3 октября 1990 г. «О неотложных мерах по улучшению обеспеченности транспортом общего пользования РСФСР»<sup>53</sup>; Указ Президента Российской Федерации от 7 июля 1992 г. № 750 «О государственном обязательном страховании пассажиров»<sup>54</sup>; Указ Президента Российской Федерации от 15 марта 1996 г. № 382 «О совершенствовании системы государ-

---

<sup>52</sup> Введен в действие с 1 марта 1996 г. (СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 410, 411).

<sup>53</sup> Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР. 1990. № 19. Ст. 194.

<sup>54</sup> Ведомости Съезда народных депутатов РФ и Верховного Совета РФ. 1992. № 28. Ст. 1683.

ственного управления транспортным комплексом в Российской Федерации» (с изм. от 9 июля 1997 г.)<sup>55</sup>; постановление Правительства Российской Федерации от

20 июня 1992 г. № 411 «О государственной поддержке функционирования транспорта в Российской Федерации в 1992 году»; постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 30 августа 1993 г. № 876 «О мерах по обеспечению устойчивой работы авиационного, морского, речного и автомобильного транспорта в 1993 году» (с изм. от 26 июня и от 4 августа 1995 г., от 12 февраля 1996 г.)<sup>56</sup>; 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»<sup>57</sup>; постановление Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2002 г. № 705 «О совершенствовании системы государственного управления морскими торговыми и специализированными портами»<sup>58</sup>, и целый ряд подобных актов.

Особенностью этих актов является то, что в них регулируются положения, касающиеся всех видов транспорта.

В системе горизонтальной структуры транспортного законодательства следует выделить законодательство, которое регулирует непосредственно вопросы об отдельных видах транспорта. Оно состоит из актов об управлении транспортными министерствами и ведомствами, их компетенции, структуре. В эту систему входят также кодификационно-комплексные акты, содержащие не только гражданско-правовые нормы, но и нормы других отраслей права. К ним следует отнести все транспортные уставы и кодексы, действующие в настоящее время на территории нашей страны. Это Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации 2003 г.; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации 2001 г.; Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г.; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г.; Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта 2007 г.

Каково же соотношение этих кодификационных актов с Гражданским кодексом Российской Федерации?

В соответствии со ст. 2 ГК РФ гражданским законодательством регулируются договорные и иные обязательства, а также другие имущественные отношения, т. е. Гражданский кодекс РФ по своей сути является актом, имеющим в определенной части общее значение для кодификационно-комплексных транспортных актов.

Вместе с тем следует иметь в виду, что Гражданский кодекс – отраслевой (гражданско-правовой) кодификационный акт, а Кодекс торгового мореплавания, Воздушный кодекс, Устав железнодорожного транспорта, Кодекс внутреннего водного транспорта – кодификационные акты комплексного характера, содержащие не только гражданско-правовые нормы, но и нормы других отраслей права. Гражданский кодекс приобретает, например, для Кодекса торгового мореплавания в соответствующей его части общее значение, согласно прямому указанию на это в ст. 1 Кодекса торгового мореплавания. Хотя указание, аналогичное ст. 1 Кодекса торгового мореплавания, отсутствует в других кодификационных транспортных актах, фактически они находятся в таком же положении в силу существующей логической и системной связи между ними и Гражданским кодексом.

В основе вертикальной структуры системы транспортного законодательства лежит иерархическое построение его нормативных актов.

---

<sup>55</sup> СЗ РФ. 1996. № 12. Ст. 1065; 1997. № 28. Ст. 3422.

<sup>56</sup> Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 36. Ст. 3416; 1995. № 27. Ст. 2574; № 33. Ст. 3384; СЗ РФ. 1996. № 8. Ст. 772.

<sup>57</sup> СЗ РФ. 1998. № 21. Ст. 2241.

<sup>58</sup> Там же. 2002. № 39. Ст. 3802.

Федеральное транспортное законодательство представляет собой единую взаимосвязанную подсистему гражданского законодательства. Ее составными элементами являются важнейшие акты, регулирующие транспортные отношения на всех видах транспорта. Как правило, эти акты принимаются Федеральным Собранием Российской Федерации, Президентом Российской Федерации, Правительством Российской Федерации.

Во главе отдельных системных образований транспортного законодательства стоят крупные кодификационные акты. Это транспортные уставы и кодексы. Остальные акты, входящие в эту систему, регулируют более частные вопросы и находятся в иерархической зависимости от такого крупного акта, хотя и принимаются, и утверждаются одним и тем же органом. Особенно четко это можно проследить при изучении иерархического строения системы актов, регулирующих отношения на железнодорожном, морском и воздушном транспорте.

Основным актом в системе законодательства на **железнодорожном транспорте** является **Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации**, который регулирует отношения, связанные с перевозкой грузов и пассажиров, ответственностью перевозчиков и клиентуры за нарушение транспортного законодательства. Вместе с тем следует отметить, что в Уставе урегулированы не все вопросы и его дополняет целый ряд нормативных актов. Это, в частности, постановление Правительства Российской Федерации от 25 августа

1992 г. № 621 «Об утверждении Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации» (с изм. и доп., внесенными постановлением Правительства РФ от 8 февраля 1999 г. № 134)<sup>59</sup>, постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 июля 1993 г. № 716 «О неотложных мерах по обеспечению устойчивой работы железнодорожного транспорта Российской Федерации в 1993 году» (с изм. от 6 мая 1994 г. и от 4 сентября 1995 г.)<sup>60</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 29 октября 1992 г. № 833 «О повышении безопасности движения на железнодорожном транспорте Российской Федерации»<sup>61</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 21 марта 1998 г. № 338 «О реализации мер по совершенствованию структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации»<sup>62</sup>, Указ Президента Российской Федерации от 16 мая 1996 г. № 732 «О дальнейшем развитии железнодорожного транспорта Российской Федерации»<sup>63</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 15 мая 1998 г. № 448 «О концепции структурной реформы федерального железнодорожного транспорта»<sup>64</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 26 июня 1998 г. № 507 «О совершенствовании государственной политики на федеральном железнодорожном транспорте»<sup>65</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 3 сентября 1998 г. № 1029 «О Правилах исчисления ставок платы за пользование вагонами, контейнерами и ставок сборов на федеральном железнодорожном транспорте»<sup>66</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 26 февраля 1999 г. № 224 «О совершенствовании регулирования тарифов на электроэнергию, потребляемую железнодорожным транспортом»<sup>67</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте»<sup>68</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2002 г.

<sup>59</sup> Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1992. № 9. Ст. 608.

<sup>60</sup> Там же. 1993. № 31. Ст. 2988; СЗ РФ. 1994. № 3. Ст. 230; 1995. № 37. Ст. 3627.

<sup>61</sup> Там же. 1992. № 22. Ст. 1908.

<sup>62</sup> СЗ РФ. 1998. № 14. Ст. 1582.

<sup>63</sup> Там же. 1996. № 21. Ст. 2471.

<sup>64</sup> Там же. 1998. № 20. Ст. 2159.

<sup>65</sup> Там же. 1998. № 22. Ст. 2467.

<sup>66</sup> Там же. 1998. № 36. Ст. 4527.

<sup>67</sup> Там же. 1999. № 10. Ст. 1241.

<sup>68</sup> Там же. 2001. № 23. Ст. 2366.



№ 917 «Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки» и другие акты. Всего в настоящее время на железнодорожном транспорте действует целый ряд актов, которые регулируют и развивают отношения, не вошедшие в УЖТ РФ или регулируемые им недостаточно полно. Причем принимаемые акты, как правило, не противоречат Уставу железнодорожного транспорта.

Особое место в законодательстве о железнодорожном транспорте занимают **Правила перевозки грузов и Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности**<sup>69</sup> и другие ведомственные акты. Необходимость принятия подобных подзаконных актов была вызвана тем, что все перечисленные акты недостаточно полно регулируют отношения железнодорожного перевозчика и клиентуры по перевозке грузов и отношения по перевозке пассажиров. Именно Правила перевозки грузов и Правила оказания услуг по перевозке пассажиров содержат конкретизирующие нормы. Правила перевозки грузов состоят из разделов, регулирующих вопросы перевозки всех видов грузов (от скоропортящихся до легкогорючих), порядок их выдачи клиентуре и составления актов в случае неисправной перевозки грузов.

Правила оказания услуг по перевозке пассажиров состоят из пяти разделов. Они детально регулируют порядок перевозок пассажиров и багажа, ручной клади, порядок контроля при перевозках, всякого рода доплаты и т. д.

Следует обратить внимание на одну особенность, присущую Правилам перевозки грузов, которые будут разрабатываться и действовать на всех видах транспорта. В соответствии с Правилами подготовки нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти и их государственной регистрации, утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1997 г. № 1009, все разрабатываемые на различных видах транспорта правила перевозок грузов должны после их утверждения соответствующим транспортным ведомством пройти обязательную государственную регистрацию в Министерстве юстиции. Указанный порядок обеспечит законные интересы клиентуры транспортных предприятий, так как представленные на государственную регистрацию правовые акты (в данном случае правила и другие ведомственные акты, издаваемые транспортными ведомствами) проходят юридическую экспертизу на предмет соответствия их положений законодательству Российской Федерации. Кроме того, прошедшие государственную регистрацию нормативные ведомственные акты должны быть обязательно опубликованы. Акты, не прошедшие государственную регистрацию, а также зарегистрированные, но не опубликованные в установленном порядке, не влекут за собой правовых последствий как не вступившие в силу и не могут служить законным основанием для регулирования соответствующих правоотношений. В действующем с 2003 г. УЖТ РФ такой порядок введения в действие правил перевозок уже закреплён. Кроме того, Уставом (ст. 3) предусмотрена разработка правил оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. Особо подчеркивается, что эти правила утверждаются Правительством Российской Федерации<sup>70</sup>.

Столь высокий уровень утверждения правил предусмотрен ст. 38 Закона РФ от 7 февраля 1992 г. «О защите прав потребителей», причем в соответствии с п. 2 ст. 1 этого Закона Правительству Российской Федерации запрещается делегировать предоставленное ему право

<sup>69</sup> Там же. 2005. № 10. Ст. 851.

<sup>70</sup> Действующие в настоящее время Правила оказания услуг по перевозкам на железнодорожном транспорте пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных, семейных нужд утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 2 марта 2005 г. № 111 (СЗ РФ. 2005. № 10. Ст. 851).

на принятие нормативных актов, регулирующих отношения с участием потребителей, другим органам исполнительной власти.

Правила перевозки и другие нормативные акты, а также изменения и дополнения, вносимые в них в установленном порядке, публикуются в сборниках правил перевозок и тарифов, которые издаются транспортными ведомствами.

**Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации** является основным актом, регулирующим отношения **морского транспорта** с клиентурой при перевозке грузов как в каботаже, так и в международных сообщениях, а также при перевозке пассажиров и багажа. Помимо указанного документа на морском транспорте действует целый ряд актов, которые посвящены урегулированию вопросов, не вошедших в Кодекс и требующих своего самостоятельного решения. Они, как правило, являются подзаконными актами. Это, например, Указ Президента Российской Федерации от 24 октября 1992 г. № 1298 «О мерах по стабилизации финансового положения морских парокходств Российской Федерации»<sup>71</sup>, Указ Президента Российской Федерации от 30 июня 1996 г. № 1004 «О государственной поддержке морского торгового флота России на Балтике»<sup>72</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 17 декабря

1993 г. № 1299 «Об организации управления морскими портами» (с изм. от 28 августа 1997 г.)<sup>73</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 11 апреля 2000 г. № 324 «Об утверждении Положения о федеральной системе защиты морского парокходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания»<sup>74</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 19 января 2000 г. № 44 «Об утверждении порядка создания, эксплуатации и использования искусственных островов, сооружений и установок во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации»<sup>75</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 23 мая 2000 г. № 395 «Об утверждении Устава о дисциплине работников морского транспорта»<sup>76</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 24 мая 2000 г. № 404 «О перевозках и буксировке в каботаже судами, плавающими под флагом иностранного государства»<sup>77</sup> и целый ряд подобных актов. В настоящее время помимо Кодекса торгового мореплавания регулирование отношений на морском транспорте осуществляется нормативными актами, которые, развивая и уточняя отдельные положения Кодекса, не противоречат ему.

Дальнейшая конкретизация положений, регулирующих перевозку грузов и пассажиров, производится Общими правилами морской перевозки грузов, пассажиров и багажа<sup>78</sup>, которые более детально, чем Кодекс торгового мореплавания и действующие в его развитие акты, регулируют вопросы перевозки грузов, пассажиров и багажа между портами Российской Федерации и иностранными портами (п. 3 Общих правил). Общие правила состоят из 148 статей и регулируют вопросы организации перевозок грузов, перевозку грузов, пассажиров, багажа и почты, перевозку в прямом смешанном сообщении с участием других видов транспорта, вопросы ответственности перевозчика, грузоотправителей и грузополучателей.

8 ноября 2007 г. был принят Федеральный закон № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской

---

<sup>71</sup> Ведомости Съезда народных депутатов РФ и Верховного Совета РФ. 1992. № 44. Ст. 2513.

<sup>72</sup> СЗ РФ. 1996. № 27. Ст. 3237.

<sup>73</sup> Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 51. Ст. 5004; СЗ РФ. 1997. № 36. Ст. 4188.

<sup>74</sup> СЗ РФ. 2000. № 16. Ст. 1712.

<sup>75</sup> СЗ РФ. 2000. № 4. Ст. 396.

<sup>76</sup> Там же. 2000. № 22. Ст. 2311.

<sup>77</sup> Там же. Ст. 2318.

<sup>78</sup> Сборник правил перевозок и тарифов морского транспорта СССР. Вып. 62. М., 1972.

Федерации»<sup>79</sup>. Указанный нормативный акт имеет весьма важное значение при осуществлении перевозок грузов и пассажиров морским транспортом.

Впервые в нормативном акте такого уровня регулируются отношения, связанные с деятельностью оператора морского терминала, осуществляющего операции с грузами, в том числе их перевалку, обслуживание судов, иных транспортных средств и обслуживание пассажиров.

Глава IV Закона посвящена основам оказания услуг в морском порту. В развитие положений, регулируемых этой главой, постановлением Правительства Российской Федерации от 19 августа 2009 г. № 676 были утверждены «Правила обслуживания пассажиров и оказания иных услуг, обычно оказываемых в морском порту и не связанных с осуществлением пассажирами и другими гражданами предпринимательской деятельности».

В Постановлении весьма подробно определены права и обязанности пассажиров в морских портах, порядок предъявления и рассмотрения претензий.

В претензии, которая в соответствии с п. 27 Правил может быть предъявлена, указываются следующие сведения: фамилия, имя, отчество заявителя; данные документа, удостоверяющего личность; адрес, по которому следует направлять ответ; основание для предъявления претензии; перечень прилагаемых документов.

Важное значение имеет статья 27 Закона, регулирующая правоотношения между оператором морского терминала и перевозчиками. В статье установлено, что порядок взаимодействия, права, обязанности операторов морских терминалов и перевозчиков при оказании услуг по перевозке грузов в морском порту определяются узловыми соглашениями.

Пункт 4 этой статьи определяет условия, которые должны быть включены в узловое соглашение.

Основным законодательным актом, регулирующим перевозки грузов и пассажиров **на воздушном транспорте**, является **Воздушный кодекс Российской Федерации**. Помимо регулирования перевозок грузов и пассажиров внутри страны Воздушный кодекс Российской Федерации регулирует также вопросы, связанные с международными воздушными перевозками пассажиров, багажа, грузов и почты. Дальнейшее законодательное развитие отношений по перевозке грузов, пассажиров и багажа осуществляется актами более низкого уровня – указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации. Эти акты не противоречат Воздушному кодексу, развивают те положения, которые либо не получили достаточно четкого и полного урегулирования в Кодексе, либо не должны регулироваться Кодексом. К таким актам относятся: Указ Президента Российской Федерации от 18 мая 1995 г. № 496 «О финансово-промышленной группе «Российский авиационный консорциум»<sup>80</sup>, Указ Президента Российской Федерации от

21 июля 1995 г. № 747 «Об упорядочении использования авиации общего назначения»<sup>81</sup>, Указ Президента Российской Федерации от 7 июня 1996 г. № 825 «О дополнительных мерах по развитию гражданской авиации Российской Федерации»<sup>82</sup>, Указ Президента Российской Федерации от 8 августа 1998 г. № 938 «О повышении безопасности полетов в Российской Федерации и мерах по совершенствованию деятельности в области авиации»<sup>83</sup>, Указ Президента Российской Федерации от 2 декабря 1998 г. № 1453 «О дальнейшем развитии интегрированных авиационно-строительных комплексов»<sup>84</sup>, постановление Совета Министров РСФСР от 15 октября 1991 г. № 543 «Об управлении воздушным транспортом РСФСР», постановление Совета Министров

---

<sup>79</sup> СЗ РФ. 2007. № 46. Ст. 5557.

<sup>80</sup> СЗ РФ. 1995. № 21. Ст. 1957; 1997. № 14. Ст. 1607.

<sup>81</sup> Там же. № 30. Ст. 2907.

<sup>82</sup> Там же. 1996. № 24. Ст. 2880.

<sup>83</sup> Там же. 1998. № 33. Ст. 3960.

<sup>84</sup> Там же. № 49. Ст. 6009.

– Правительства Российской Федерации от 23 июля 1993 г. № 698 «О совершенствовании системы использования воздушного пространства и управления воздушным движением Российской Федерации»<sup>85</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 3 мая

1994 г. № 424 «О совершенствовании функционирования и развитии системы организации воздушного движения в Российской Федерации»<sup>86</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 24 января 1998 г. № 85 «О лицензировании деятельности в области гражданской авиации»<sup>87</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. № 605 «О государственном регулировании и организации использования воздушного пространства Российской Федерации»<sup>88</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 24 июня 1998 г. № 642 «Об одобрении Концепции реструктуризации и реформирования гражданской авиации Российской Федерации»<sup>89</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 22 сентября 1999 г. № 1084 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»<sup>90</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 23 мая 2000 г. № 396 «Об определении квалификации летного состава государственной авиации»<sup>91</sup>, постановление Правительства Российской Федерации от 26 октября 2001 г. № 738 «О предоставлении государственной гарантии Российской Федерации при страховании гражданской ответственности российских авиаперевозчиков»<sup>92</sup> и целый ряд других постановлений Правительства РФ по различным вопросам, связанным с воздушным транспортом.

Конкретизация отношений, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа, осуществляется на основании Федеральных авиационных Правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» утвержденных Министерством транспорта Российской Федерации 28 июня 2007 г.<sup>93</sup>.

В отношении правил, которые будут разработаны в соответствии с Воздушным кодексом 1997 г., Правительством Российской Федерации в постановлении от 27 марта 1998 г. № 360 «О федеральных правилах использования воздушного пространства и федеральных авиационных правилах»<sup>94</sup> установлено, что Министерство обороны РФ, Министерство экономики РФ и Министерство транспорта РФ согласовывают подготавливаемые ими проекты федеральных правил с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и Межгосударственным авиационным комитетом, если в них содержатся положения, касающиеся деятельности этого комитета.

В соответствии с этим постановлением Федеральные правила использования воздушного пространства утверждаются Правительством Российской Федерации.

Федеральные авиационные правила утверждаются и вводятся в действие:

Правительством Российской Федерации, если это определено Воздушным кодексом Российской Федерации, федеральными законами, указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации;

Министерством обороны РФ – в области государственной авиации;

---

<sup>85</sup> Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 31. Ст. 2982.

<sup>86</sup> СЗ РФ. 1994. № 3. Ст. 217.

<sup>87</sup> Там же. 1998. № 5. Ст. 622.

<sup>88</sup> Там же. № 26. Ст. 3077.

<sup>89</sup> СЗ РФ. № 26. Ст. 3096.

<sup>90</sup> Там же. 1999. № 40. Ст. 4860.

<sup>91</sup> Там же. 2000. № 22. Ст. 2312.

<sup>92</sup> Там же. 2001. № 44. Ст. 4206.

<sup>93</sup> См.: Российская газета. 2007. 10 октября.

<sup>94</sup> СЗ РФ. 1998. № 14. Ст. 1593.

Министерством транспорта РФ – в области гражданской авиации.

Статья 136 Воздушного кодекса Российской Федерации 1997 г. установила, что впредь до приведения законов и иных нормативных правовых актов, регулирующих отношения в области авиации и действующих на территории Российской Федерации, в соответствии с настоящим Кодексом, законы и иные нормативные правовые акты Российской Федерации, а также акты законодательства Союза ССР, действующие на территории Российской Федерации в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации, применяются постольку, поскольку они не противоречат Воздушному кодексу 1997 г. Изданные до введения в действие Воздушного кодекса нормативные акты Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и применяемые на территории Российской Федерации постановления Правительства СССР по вопросам, которые могут регулироваться только федеральными законами, действуют впредь до введения в действие соответствующих законов<sup>95</sup>. Статья такого же содержания (ст. 428) включена в действующий с 1 мая 1999 г. Кодекс торгового мореплавания.

Таким образом, вертикальная структура системы нормативных актов на железнодорожном, морском и воздушном транспорте одинакова. Возглавляют эту систему кодексы (уставы), далее следуют, находясь с ними в отношениях внутренней субординации, акты, принятые высшим органом государственного управления, и, наконец, ведомственные акты, принятые транспортными министерствами, имеющие обязательный характер для соответствующих ведомств.

Вертикальную структуру системы законодательства, определяющую отношения на речном транспорте, возглавляет Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, который регулирует весь комплекс отношений с клиентурой, связанных как с перевозкой грузов, так и с перевозкой пассажиров. Указанный Кодекс утвержден в 2001 г. Помимо Кодекса внутреннего водного транспорта вопросы регулирования отношений при перевозке грузов речным транспортом отражены в нескольких актах, дополняющих и конкретизирующих те положения, которые установлены Кодексом. Это постановление Правительства Российской Федерации от 5 июля 1994 г. № 780 «О Российском речном регистре»<sup>96</sup>, распоряжение Правительства Российской Федерации от 3 июля 2003 г. № 909р «О Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации».

Особое место, как и в законодательстве других видов транспорта, в системе законодательства, регулирующего отношения на речном транспорте, занимают Правила перевозки грузов и Правила перевозок пассажиров и багажа.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2003 г. № 72 были утверждены Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте<sup>97</sup>, в которых весьма детально регулируется порядок оказания услуг, связанных с перевозкой пассажиров.

Основным законодательным актом, регулирующим перевозки грузов и пассажиров на автомобильном транспорте, является Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Следует обратить внимание на несколько необычное название этого нормативного акта.

В Положении о Министерстве транспорта Российской Федерации<sup>98</sup> в п. 1 указано, что Министерство транспорта Российской Федерации является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации,

---

<sup>95</sup> СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

<sup>96</sup> СЗ РФ. 1994. № 12. Ст. 1388.

<sup>97</sup> Там же. 2003. № 7. Ст. 646.

<sup>98</sup> Там же. 2004. № 32. Ст. 3342.

морского (включая морские торговые, специализированные и рыбные порты, кроме портов рыбопромысловых колхозов), внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического (включая метрополитен) и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, геодезии и картографии.

В пункте перечисляются самостоятельные виды транспорта, деятельность которых подлежит самостоятельному правовому регулированию.

Вопреки этому положению законодатель объединил в одном нормативном акте автомобильные перевозки и перевозки на городском наземном электрическом транспорте, т. е. в одном нормативном акте регулируются отношения двух самостоятельных видов транспорта имеющих свои особенности. Если следовать логике законодателя, то следовало бы объединить правовое регулирование на морском и речном транспорте, так как их объединяет водная поверхность и т. д.

Более того, в ст. 3 Закона указано, что правила перевозок пассажиров, багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, а также правила перевозок грузов автомобильным транспортом утверждаются Правительством Российской Федерации. Столь высокий уровень принятия правил приведет лишь к задержке их появления, а в Уставе немало статей, в которых делается отсылка на правила, что безусловно снижает эффективность Закона.

Естественно, не все вопросы, связанные с перевозками грузов и пассажиров, нашли должное отражение в Уставе автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Ряд постановлений Правительства Российской Федерации дополняет положения Устава, например постановления Правительства Российской Федерации от 10 июня 2002 г. № 402 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации», от 8 апреля 1992 г. № 228 «О некоторых вопросах, связанных с эксплуатацией автотранспорта в Российской Федерации», от 20 ноября 1995 г. № 1130 «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности в сфере дорожного движения»<sup>99</sup>, от 23 апреля 1994 г. № 372 «О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом» (с изм. от 16 марта 1997 г.)<sup>100</sup>, от 3 августа 1996 г. № 922 «О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом»<sup>101</sup>, от 24 июня 1998 г. № 639 «Об утверждении Правил оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств»<sup>102</sup>, от 8 января 1996 г. № 3 «Об упорядочении использования специальных сигналов и особых государственных регистрационных знаков на автотранспорте» (с изм. от 4 февраля 1997 г.)<sup>103</sup>, от 31 октября 1998 г. № 1272 «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок»<sup>104</sup>, от 22 сентября 1999 г. № 1079 «О мерах по упорядочению деятельности, связанной с осуществлением контроля транспортных средств на автомобильных дорогах»<sup>105</sup>, от 15 декабря 1999 г. № 1396 «Об утверждении Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений»<sup>106</sup> и др.

Указанные нормативные акты конкретизируют деятельность автомобильного транспорта при перевозке грузов, руководствуясь постановлениями Правительства Российской Федерации

<sup>99</sup> СЗ РФ. 2002. № 24. Ст. 2306.

<sup>100</sup> Там же. 1994. № 1. Ст. 24; 1997. № 13. Ст. 1541.

<sup>101</sup> Там же. 1996. № 33. Ст. 3996.

<sup>102</sup> Там же. 1998. № 26. Ст. 3090.

<sup>103</sup> Там же. 1996. № 3. Ст. 184; 1997. № 6. Ст. 738.

<sup>104</sup> Там же. 1998. № 45. Ст. 5521.

<sup>105</sup> СЗ РФ. 1999. № 39. Ст. 4646.

<sup>106</sup> Там же. № 52. Ст. 6396.

по этому вопросу. Всего в настоящее время на территории Российской Федерации действует ряд законодательных актов, регулирующих наряду с Уставом перевозку грузов, пассажиров, багажа автомобильным транспортом.

Все сказанное позволяет сделать вывод, что под системой транспортного законодательства понимается построение нормативных актов в субординации, определяемой компетенцией издавших их органов, их содержанием и структурой. Структура транспортного законодательства является элементом системы транспортного законодательства, позволяющим наиболее полно раскрыть ее содержание. Чем более совершенна структура и система транспортного законодательства, тем яснее его содержание и легче его применение.

## **Глава III Договор перевозки грузов**

Основой транспортного процесса является перемещение груза из одной точки в другую. Перемещение грузов представляет собой основу любого движения. Перемещение – это преодоление какого – нибудь пространства, занятие другого места<sup>107</sup>.

Перемещение груза может быть осуществлено в форме перевозки груза, транспортировки груза, буксировки груза. В работе весьма подробно рассматривается каждый вид такого перемещения.

---

<sup>107</sup> Малый толковый словарь. М.: Русский язык. 1990. С. 368, 369.



## § 1. Понятие и виды договоров перевозки

В договоре перевозки грузов участвуют транспортная организация, которая осуществляет перевозку, и грузоотправитель, сдающий груз для перевозки и уплачивающий провозную плату (ст. 785 ГК РФ). Обычно грузоотправитель сдает груз транспортной организации, называя третьего участника транспортного процесса – грузополучателя, с которым он связан обязательством и которому груз должен быть выдан в пункте назначения.

Таким образом, **договор перевозки груза** можно определить как договор, в соответствии с которым одна сторона – перевозчик – обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а вторая сторона – отправитель груза – обязуется уплатить за перевозку установленную плату<sup>108</sup>. Из приведенного определения можно сделать вывод, что договор перевозки по своему характеру является возмездным и взаимным. Он является возмездным, так как за перевозку перевозчик получает вознаграждение, и взаимным, поскольку перевозчик обязан перевезти груз и имеет право на провозную плату, а грузоотправитель обязан внести эту провозную плату и имеет право на перевозку сданного груза. Договор перевозки грузов считается заключенным с момента принятия перевозчиком груза и, следовательно, относится к числу реальных договоров.

Вместе с тем в отдельных случаях этот договор может быть консенсуальным. Договор перевозки считается консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства раньше вручения груза для перевозки. Например, на морском транспорте договор перевозки, именуемый договором фрахтования, или чартером, является консенсуальным. Кроме того, договор перевозки грузов носит публичный характер. Однако для признания договора перевозки грузов публичным договором необходимо соблюдение определенных условий, предусмотренных ст. 789 ГК РФ. К числу таких условий относится перевозка грузов транспортом общего пользования, в качестве которой признается перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что она обязана осуществлять перевозки грузов по обращению любого физического или юридического лица. И второе не менее важное условие: перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки грузов, признаваемые перевозками транспортом общего пользования, должен быть обязательно опубликован в установленном порядке.

Коммерческая организация не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения договора. Цена услуг, работ, оказываемых коммерческой организацией при перевозке грузов, устанавливается одинаковой для всех потребителей, за исключением случаев, когда законом или иным правовым актом допускается предоставление льгот для отдельных категорий потребителей. Отказ коммерческой организации от заключения договора при наличии такой возможности не допускается (ст. 426 ГК РФ).

В зависимости от того, каким транспортом перевозятся грузы, перевозки подразделяются на железнодорожные, морские, речные, воздушные и автомобильные. Такая классификация обусловлена тем, что отношения, связанные с перевозкой грузов, регулируются законодательством, которое применяется к соответствующему виду перевозки.

Различают перевозки, осуществляемые в местном, прямом и прямом смешанном сообщении.

**Местными** называются перевозки в пределах одного транспортного предприятия (железной дороги, пароходства и т. д.).

---

<sup>108</sup> Такое определение договора перевозки грузов дается во всех ныне действующих транспортных уставах и кодексах. Такое же определение договора перевозки было дано в Гражданском кодексе РСФСР 1964 г.

**Прямыми** признаются перевозки, в выполнении которых по одному документу участвует несколько предприятий одного вида транспорта. Так, прямой будет перевозка железной дорогой по одному документу (накладной) из Москвы в Иркутск, поскольку груз в этом случае перевозится несколькими предприятиями железнодорожного транспорта (Московской, Свердловской, Иркутской и другими дорогами).

**Прямой смешанной перевозкой** считается перевозка, при которой на основе одного документа груз перевозится различными предприятиями нескольких видов транспорта. Примером такой перевозки может служить доставка груза от Москвы до Астрахани по железной дороге, а от Астрахани до одного из портов на Каспийском море (на территории России) морским транспортом.

На морском транспорте различают перевозки в малом каботаже, в большом каботаже и в заграничном сообщении. Под малым каботажем понимают перевозку грузов между российскими портами одного и того же моря. К большому каботажу относятся перевозки груза, осуществляемые между российскими портами разных морей, даже если судно при этом проходит через иностранные воды. Перевозка из российских портов в иностранные порты или обратно признается перевозкой в заграничном сообщении.

Воздушный кодекс не подразделяет перевозки на отдельные виды, однако содержит некоторые особые правила для международных перевозок (гл. XI ВК).

Международные полеты воздушных судов выполняются на основе международных договоров Российской Федерации или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Правила международных полетов воздушных судов и другая информация, необходимая для осуществления международных воздушных сообщений, публикуются в сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации.

На автомобильном транспорте перевозки подразделяются на городские, пригородные, междугородные и международные (ст. 4 УАТ и ГЭТ).

К **городским перевозкам** относятся перевозки в пределах черты города (другого населенного пункта); к **пригородным** – перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние до 50 км включительно; к **междугородным** – перевозки за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстояние более 50 км; к **международным** – перевозки за пределы или из-за пределов Российской Федерации с пересечением Государственной границы Российской Федерации. Городские, пригородные, междугородные и международные перевозки грузов и пассажиров осуществляются перевозчиком на основании лицензии, выданной в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Безусловно, важным условием при перевозке грузов, является разграничение понятий «перевозка грузов» и «транспортировка грузов».

В действующем законодательстве, ряде федеральных законов и постановлений Правительства Российской Федерации применены понятия «транспортирование грузов» и «перевозка грузов». Так, в ст. 15 Федерального закона от 21 июня 1997 г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов»<sup>109</sup> говорится о грузах, которые «хранятся, транспортируются», а в Федеральном законе от 13 декабря 1996 г. № 150-ФЗ «Об оружии»<sup>110</sup> в ст. 1 «Основные понятия, применяемые в настоящем Федеральном законе» применяются понятия «перевозка» и «транспортирование» оружия. Статья 25 данного Закона называется «Учет, ношение, перевозка, транспортирование, уничтожение, коллекционирование и экспонирование оружия», т. е., перечисляя эти понятия, законодатель полагает, что они не тождественны и означают разные формы перемещения оружия. В Правилах оборота боевого, ручного, стрелкового и иного оружия, боеприпасов и патронов к нему, а также холодного

<sup>109</sup> СЗ РФ. 1997. № 30. Ст. 3588.

<sup>110</sup> Там же. 1996. № 51. Ст. 5681.

оружия в государственных военизированных организациях, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15 октября 1997 г. № 1314<sup>111</sup>, также используются оба эти понятия, а разд. VI Правил носит название «Перевозка и транспортирование оружия».

Применяемые в законодательстве понятия «транспортирование грузов» и «перевозка грузов», безусловно, не идентичны, так как означают различные формы перемещения грузов (продукции, товаров). Хотя может создаться впечатление, что эти понятия тождественны, поскольку и транспортирование грузов, и перевозка грузов подразумевают перемещение их из одной точки в другую. Однако это не так. Следует иметь в виду, что не всякое территориальное перемещение грузов (их транспортирование) с помощью транспортных средств, как это предусмотрено в Федеральном законе «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», можно назвать перевозкой. Так называемое технологическое транспортирование грузов, выполняемое собственным транспортом какого-либо юридического либо физического лица (перевозка сырья со склада в цех, готовой продукции на склад и т. д.), не порождает обязательств по перевозке грузов. Не порождает обязательств по перевозке грузов, например, транспортирование оружия, осуществляемое не только внутри своего производства, но и за его пределами. Отличие транспортирования грузов от их перевозки состоит прежде всего в том, что последнее всегда осуществляется на основании договора перевозки и, самое главное, всегда строится на эквивалентно-возмездных началах. При транспортировании грузов этого может не быть, поскольку само транспортирование может осуществляться транспортным средством, принадлежащим юридическому или физическому лицу, без заключения договора и уплаты определенной суммы за транспортировку.

Таким образом, понятия «транспортирование грузов» и «перевозка грузов» не тождественны. Перевозкой считается такое перемещение грузов, которое осуществляется в соответствии с положениями гл. 40 ГК РФ, т. е. с обязательным заключением договора перевозки и соблюдением всех правил, установленных на том виде транспорта, на котором осуществляется эта перевозка. При транспортировании грузов соблюдение этих положений не обязательно.

---

<sup>111</sup> Там же. 1997. № 42. Ст. 4790.

## § 2. Основания для заключения договора перевозки

Заключение договора перевозки грузов требует наличия определенных организационных предпосылок.

Выполнение действий, связанных с организацией перевозок грузов, невозможно без предварительного их согласования с перевозчиками и грузоотправителями. Это достигается в процессе организации выполнения обязательств по перевозке и выражается в определенных правовых формах, в результате чего конкретизируются объемы перевозок грузов и уточняются сроки.

С учетом особенностей перевозок грузов на различных видах транспорта документы, регулирующие организацию перевозки грузов, имеют различную правовую форму: при перевозках в прямом сообщении – это заявка (заказ), договор об организации перевозок грузов; при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении – ежесуточная заявка, недельный календарный план, месячный график подачи судов.

При выполнении обязательств по перевозке грузов с участием грузоотправителя и перевозчика важную роль играет заявка.

**Заявка** является важнейшим средством организации перевозки грузов; в ней конкретизируется задание и определяются показатели, обеспечивающие разовую перевозку. Грузоотправитель обязан подавать заявки перевозчику не менее чем за 10 суток до начала перевозок грузов (ст. 11 УЖТ), а на перевозку грузов, направляемых на экспорт и в прямом смешанном сообщении, – не менее чем за 15 дней до начала перевозки грузов.

Заявка на перевозку грузов представляется грузоотправителем в уполномоченные перевозчиком подразделения, перечень которых с указанием их места нахождения устанавливается перевозчиком и доводится до сведения грузоотправителей с указанием объема перевозки грузов в вагонах и тоннах в соответствии с установленной номенклатурой, с распределением по родам грузов, станциям назначения и датам погрузки.

Однако если грузоотправитель подал заявку на перевозку грузов не на специальном бланке и с нарушением предусмотренных Уставом сроков, но указал в ней сведения, необходимые для осуществления перевозки, в частности объем перевозки грузов в вагонах и тоннах в соответствии с установленной номенклатурой, с распределением по родам грузов, станциям назначения и датам погрузки, а перевозчик такую заявку принял к исполнению, то при неисполнении или ненадлежащем исполнении такой заявки перевозчик и грузоотправитель несут ответственность, предусмотренную Уставом железных дорог.

Особенностью в порядке подачи заявки на железнодорожном транспорте является установление в ст. 11 УЖД оснований, когда перевозчик имеет право отказать в согласовании заявки на перевозку грузов. (Таких оснований в транспортных кодексах и уставах других видов транспорта не предусмотрено.)

В соответствии со ст. 11 УЖД такой отказ возможен в случаях: введения согласно ст. 29 Устава прекращения или ограничения погрузки, перевозки грузов по маршруту следования груза;

отказа владельца инфраструктуры в согласовании заявки на перевозку груза;

обоснованного отсутствия технических и технологических возможностей осуществления перевозки;

в ином случае, предусмотренном Уставом, иными нормативными правовыми актами.

В этих случаях перевозчик возвращает заявку на перевозку грузов с указанием причин отказа грузоотправителю, организации, осуществляющей перевозку грузов.

В соответствии со ст. 11 УЖД владелец инфраструктуры рассматривает представленные перевозчиком заявки на перевозку грузов и в срок не более чем пять дней при перевозках

грузов в прямом железнодорожном сообщении и не более чем десять дней при перевозках в прямом и не прямом международном сообщениях, прямом и не прямом смешанном сообщении возвращает заявку на перевозку грузов перевозчику с отметкой о результате согласования.

В соответствии с Уставом владелец инфраструктуры имеет право (в случаях, прямо предусмотренных ст. 11 Устава) отказать перевозчику в согласовании заявки на перевозку грузов. При этом отказ в приеме и согласовании заявки на перевозку грузов может быть обжалован в судебном порядке.

Аналогичный порядок установлен на речном транспорте; отличие состоит только в сроках подачи декадной заявки: заявка на этом виде транспорта подается за пять дней до наступления декады<sup>112</sup>.

На автомобильном транспорте договор перевозки груза (ст. 8 Устава) может заключаться посредством принятия перевозчиком к исполнению заказа, а при наличии договора об организации перевозок грузов – заявки грузоотправителя. В Уставе не конкретизируются сроки подачи заказа и заявки. Обязательные реквизиты заказа, заявки и порядок их оформления устанавливаются Правилами перевозок грузов, которые утверждаются Правительством РФ.

На морском транспорте грузоотправитель уведомляется о подаче намеченного тоннажа не позднее чем за 5 дней, т. е. на морском транспорте отсутствует в настоящее время система заявок, которая действовала до 1982 г.<sup>113</sup>

Случаи непредставления грузоотправителями заявок в срок, предусмотренный нормами транспортных уставов, должны рассматриваться как отказ от транспортных средств<sup>114</sup>.

К такому отказу грузоотправитель обычно прибегает, если у него нет груза, который предназначен для перевозки, если он не может отправить груз по причинам, относящимся к грузополучателю и т. д.

В юридической литературе существуют различные мнения относительно значения заявок на отдельных видах транспорта и их юридической природы.

Б.Л. Хаскельберг<sup>115</sup>, К.К. Яичков<sup>116</sup>, С.С. Алексеев<sup>117</sup> считают, что подача заявки – это самостоятельное одностороннее требование грузоотправителя, которое по своей юридической природе является односторонней сделкой.

По мнению В.Т. Смирнова<sup>118</sup>, К.Ф. Егорова<sup>119</sup>, признать заявку сделкой – значит придать несвойственное ей правообразующее значение, так как заявка в отношении грузовых перевозок играет роль оперативно-регулирующего документа, с помощью которого осуществляется организация перевозок грузов. Утверждение о том, что подачей заявки грузоотправитель принимает на себя перед перевозчиком обязательство использовать транспортные сред-

<sup>112</sup> См.: Правила составления календарных графиков предъявления грузов и подачи тоннажа.

<sup>113</sup> См. пункты 2, 3 Положения о взаимной имущественной ответственности предприятий морского транспорта Министерства морского флота и отправителей за невыполнение плана перевозок грузов в каботаже // СП СССР. – 1982. № 16. Ст. 83; в дальнейшем – Положение об ответственности на морском транспорте.

<sup>114</sup> См. пункт 18 Инструктивных указаний Государственного арбитража СССР от 29 марта 1968 г. № И-1-9 «О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов по железной дороге» // Систематизированный сборник инструктивных указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. М., 1983. Ст. 218.

<sup>115</sup> См.: Хаскельберг Б.Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву // Автореф. дисс... докт. юрид. наук. Томск, 1969. С. 8.

<sup>116</sup> См.: Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М., 1958. С. 60–63.

<sup>117</sup> См.: Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов. М., 1959. С. 22, 23; О взаимодействии административно-правового и гражданско-правового регулирования в социалистическом обществе // Правоведение. 1959. № 3. С. 42.

<sup>118</sup> См.: Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР // Автореф. дисс... докт. юрид. наук. Л., 1970. С. 7.

<sup>119</sup> См.: Егоров К.Ф. Гражданско-правовая ответственность за невыполнение плана грузовых перевозок // Автореф. дисс... канд. юрид. наук. Л., 1955. С. 7.

ства, а перевозчик – установить количество транспортных средств, необходимых для погрузки согласно поданной заявке, является, по их мнению, ошибочным.

Т.Е. Абова полагает, что принятие перевозчиком к исполнению заявки грузоотправителя практически означает достижение ими соглашения по подаче транспортных средств для перевозки грузов перевозчиком и их использованию грузоотправителем<sup>120</sup>. В.В. Витрянский считает, что обязательство по подаче транспортных средств и их использованию всегда возникает из договора<sup>121</sup>.

Представляется, что точка зрения, в соответствии с которой заявка в отношении грузовых перевозок играет роль оперативно-регулирующего документа, с помощью которого осуществляется организация перевозок грузов, наиболее верна.

Подачей заявки грузоотправитель действительно способствует выполнению перевозочного процесса. Заявка в этом случае является основанием для завязки грузоперевозочного процесса и окончательно уточняет и конкретизирует порядок выполнения перевозки грузов в данный период. Естественно, здесь можно говорить только об оперативно-регулирующих функциях заявки, с помощью которой происходит впоследствии заключение договора перевозки грузов.

Предъявление груза к перевозке и подача тоннажа на морском транспорте производятся, как правило, в соответствии с месячным графиком подачи судов, согласованным с грузоотправителем. Если график подачи судов не был составлен заранее, подача тоннажа и предъявление груза к перевозке производятся в соответствии с направляемым перевозчиком отправителю уведомлением о дате подачи тоннажа, которое составляется на основании соглашения сторон.

Другой правовой формой в транспортном законодательстве, с помощью которой регулируются взаимоотношения сторон в процессе организации перевозок грузов, является договор об организации перевозок грузов. Ранее подобные договоры применялись при взаимоотношениях грузоотправителей с транспортными предприятиями под разными наименованиями и регулировались транспортными уставами (например, годовой договор на автомобильном транспорте, навигационный – на внутренневодном транспорте). Следует отметить, что система длительных (долгосрочных) договоров получила широкое распространение на транспорте в начале 30-х гг., когда рядом постановлений Правительства было предусмотрено заключение органами транспорта и их клиентурой прямых договоров на перевозку грузов<sup>122</sup>.

Применение таких договоров в тот период и их роль на отдельных видах транспорта были несколько различны, но их заключение преследовало одну цель: урегулировать такие взаимоотношения сторон, которые, учитывая специфику отдельных видов транспорта, не получили достаточного нормативного разрешения, а также обеспечить выполнение плана перевозок. Поэтому там, где взаимоотношения сторон по перевозке грузов детально регулировались в нормативном порядке (например, на железнодорожном транспорте), такие договоры не применялись.

Напротив, на автомобильном транспорте, где перевозки грузов (при большом их объеме) не были достаточно детализированы, заключение таких договоров было необходимым средством урегулирования взаимоотношений сторон по организации и выполнению перевозок грузов.

Статья 798 ГК РФ предусматривает, что перевозчики и грузовладельцы при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные дого-

---

<sup>120</sup> См.: Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации. М., 1998. С. 28, 29.

<sup>121</sup> См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. М., 2001. С. 225.

<sup>122</sup> Постановление СНК СССР от 25 декабря 1933 г. «О заключении договоров перевозки грузов на 1934 год» // СЗ СССР. 1934. № 1. Ст. 9; постановление СНК СССР от 21 декабря 1934 г. «О заключении договоров перевозки грузов по водным путям, на эксплуатацию подъездных путей и на подачу подвижного состава на 1935 год» // СЗ СССР. 1935. № 2. Ст. 14; постановление СНК СССР от 29 ноября 1938 г. «О заключении договоров на 1939 год» // СЗ СССР. 1938. № 53. Ст. 302.

воры об организации перевозок, в которых определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок. В этих договорах может быть установлена и ответственность за нарушение предусмотренных в них обязательств.

Основная цель подобных договоров на различных видах транспорта – урегулировать в ходе перевозочного процесса такие взаимоотношения сторон, которые не получили достаточного нормативного разрешения, а также способствовать выполнению перевозочного процесса на данный период. Благодаря заключению долгосрочного договора об организации перевозок обеспечивается четкая координация деятельности всех участников транспортного процесса: грузоотправителя, перевозчика, грузополучателя.

Взаимовыгодные договоренности создают основу партнерских отношений заинтересованных сторон и являются своего рода гарантией соблюдения сторонами добровольно взятых на себя обязательств, связанных с предстоящими перевозками грузов. Установление в долгосрочном договоре каких-либо положений по поводу специфических условий перевозки грузов освобождает стороны на весь период действия этого договора от необходимости вновь согласовывать эти условия при заключении конкретного договора перевозки. Таким образом, долгосрочный договор способствует достижению устойчивости в отношениях перевозчика и клиентуры, устраняет ненужные разногласия между ними при заключении и исполнении конкретных договоров перевозки. В то же время следует иметь в виду, что заключение долгосрочных договоров об организации перевозок не является обязательным для сторон. Стороны – перевозчик и грузовладелец – лишь при обоюдном согласии могут заключить подобный договор. Поэтому при отказе одной из сторон заключить такой договор другая сторона не вправе через суд требовать его заключения. В случае подачи искового заявления о принуждении заключить договор или заявления о рассмотрении разногласий по нему, когда стороны не заключили письменного соглашения о передаче спора на разрешение арбитражного суда, последний должен отказать истцу в принятии заявления. Разногласия сторон, возникшие при заключении указанных договоров, могут быть рассмотрены арбитражным судом в случае, когда достигнуто соглашение сторон о передаче спора на разрешение арбитражного суда в соответствии со ст. 446 Гражданского кодекса Российской Федерации. Эта точка зрения изложена в п. 1 Постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»<sup>123</sup>.

Долгосрочный договор об организации перевозок грузов заключается в письменной форме, при этом стороны сами определяют (в зависимости от объемов перевозки грузов), на какой срок они будут заключать такой договор. Следует иметь в виду, что заключение договора об организации перевозок грузов не освобождает грузоотправителя от представления заявки на перевозку грузов в порядке и сроки, предусмотренные транспортными кодексами и уставами. Этот договор не заменяет договор на перевозку конкретного груза, носит консенсуальный, взаимный характер.

Транспортное законодательство не указывает, в какие сроки перевозчиком следует подавать заявки для исполнения обязательства по перевозке грузов в прямом смешанном сообщении.

УЖТ РФ в ст. 11 устанавливает, что заявки на перевозку грузов в прямом смешанном сообщении подаются грузоотправителем не менее чем за 15 дней. Однако эта норма носит общий характер, касается грузоотправителя и не устанавливает, в какие сроки перевозчик подает заявку другому перевозчику в отношении перевалки грузов. В главе V УЖТ, которая

<sup>123</sup> Вестник ВАС РФ. 2006. № 1. С. 5.

регулирует перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, такие сроки не установлены. Никаких указаний на этот счет нет и в других транспортных уставах и кодексах.

Между тем, например, в Уставе железных дорог СССР 1954 г. ст. 140 указывала, что *«при передаче грузов с водного на железнодорожный транспорт заявки на ежесуточную подачу вагонов представляются письменно портом или пристанью начальнику станции перевалки за 8 часов до наступления отчетных суток»*.

Временные правила перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-автомобильном сообщении и водно-автомобильном сообщении предусматривают, что *«сдающая сторона обязана заблаговременно (время устанавливается узловым соглашением), до наступления отчетных суток, уведомить принимающую сторону о количестве груза, подготовленного к передаче в предстоящие сутки»*<sup>124</sup>.

Таким образом, при исполнении обязательств по перевалке грузов в прямом смешанном сообщении применяется заявка-уведомление, предусматривающая передачу определенного количества груза в течение предстоящих суток.

Что же представляют собой заявки, применяемые при передаче грузов в прямом смешанном сообщении, каково их юридическое значение?

В юридической литературе очень подробно рассмотрен вопрос, касающийся заявки, которая подается грузоотправителем перевозчику, а относительно заявок, подаваемых перевозчиками и используемых при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении, исследований практически не проводилось.

Следует отличать заявку-уведомление (она также способствует выполнению перевозочного процесса) от заявки, направляемой перевозчиками при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении.

Во-первых, эта заявка, как и при перевозке грузов в прямом сообщении, оказывает содействие завязке грузоперевозочного процесса. В соответствии с поданной грузоотправителем заявкой перевозчик подает транспортные средства, после чего сторонами заключается договор перевозки грузов, т. е. подача заявки в конечном итоге способствует заключению договора перевозки грузов.

Ежесуточная заявка-уведомление, используемая при перевалке грузов, способствует продолжению грузоперевозочного процесса и исполнению договора перевозки, главная ее задача – ускорить этот процесс.

Во-вторых, если заявку может подавать только грузоотправитель, то при прямых смешанных перевозках заявку-уведомление могут подавать оба перевозчика в строго установленное время.

В-третьих, если действие заявки распространяется на определенный отрезок времени (это может быть декада, месяц и т. д.), то ежесуточная заявка-уведомление имеет силу в течение суток.

В-четвертых, если при неподаче заявки грузоотправителем перевозчик имеет возможность перераспределить транспортные средства между другими грузоотправителями, то при неподаче суточной заявки при перевалке груза с одного транспорта на другой возникает простой транспортных средств, который наносит немалый ущерб участникам транспортного процесса. Поэтому значение заявки-уведомления при перевалке груза с одного вида транспорта на другой весьма значительно.

Правовое значение суточной заявки заключается в том, что она способствует продолжению грузоперевозочного процесса, причем главная задача такой заявки – ускорение этого процесса с тем, чтобы не допускать простоя транспортных средств.

---

<sup>124</sup> См.: Сборник законодательства по автомобильному транспорту. М., 1964. С. 157, 167.



Другими формами, регулирующими организацию перевалки грузов, являются недельный календарный план и месячный график подачи судов под погрузку.

Правила перевозки грузов в прямом смешанном сообщении предусматривают, что в случаях массовой перевозки грузов с перевалкой их с железнодорожного на речной транспорт речные пароходства совместно с железными дорогами согласовывают календарный план подачи судов и предъявления грузов к перевозке в пунктах перевалки.

Календарный план составляется на каждую неделю и не позднее чем за 5 дней до начала недели сообщается пароходствами по телеграфу дороге погрузки. Подобная форма исполнения плана перевалки часто применяется перевозчиками.

При массовой перевозке грузов с перевалкой их на морской транспорт морские пароходства ежемесячно составляют календарный план подачи грузовых судов в порты перевалки под погрузку передаваемых с железных дорог грузов. Не позднее 20-го числа предпланового месяца календарный план сообщается морскими пароходствами грузоотправителям и дорогам перевалки и отправления. В месячном графике указываются: наименование судна, его грузоподъемность, время подачи и под какой груз подается (§ 18 Правил).

Вместе с тем следует отметить, что транспортное законодательство не предусматривает никакой ответственности за уклонение от составления подобных графиков и планов при перевалке грузов с одного вида транспорта на другой, и, как показывает практика, перевозчики, которые должны их составлять, часто уклоняются от их составления.

### § 3. Договор перевозки грузов

Реализация принятых к исполнению заявок (заказов) на перевозку грузов осуществляется путем заключения и исполнения договоров между перевозчиками и отправителями.

Следует отметить, что, несмотря на изменение экономической ситуации в стране и переход к рыночным отношениям, основные положения в транспортном законодательстве остаются неизменными (как, например, определение договора перевозки грузов) уже длительное время, и потому высказывания ученых-юристов по отдельным спорным проблемам транспортного законодательства, сделанные ими в период существования СССР, продолжают оставаться актуальными и помогают лучше понять и оценить действующее транспортное законодательство, сделать правильные выводы в отношении некоторых спорных проблем, существующих в транспортных отношениях. В соответствии со ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза транспортная организация (перевозчик) обязуется доставить вверенный ей отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Это определение соответствует определению договора о перевозке грузов, которое было дано в ст. 373 Гражданского кодекса РСФСР 1964 г. Следует отметить, что до сих пор нет единого мнения относительно правовой характеристики договора перевозки грузов.

Этот вопрос продолжает оставаться спорным в науке гражданского права, несмотря на то, что ему уделялось значительное внимание в юридической литературе.

Представляется (и этого мнения придерживаются большинство авторов), что при определении правовой характеристики договора перевозки грузов достаточно выяснить правовое положение в нем грузополучателя, его отношения с грузоотправителем и перевозчиком<sup>125</sup>.

В настоящее время существует несколько точек зрения относительно взаимоотношений грузополучателя с грузоотправителем и перевозчиком в договоре перевозки. Отдельные авторы квалифицируют договор перевозки грузов как договор в пользу третьего лица<sup>126</sup>. К.К. Яичков относит договор перевозки грузов к категории договоров о вручении исполнения третьему лицу<sup>127</sup>, Л.И. Рапопорт и М.К. Александров-Дольник считают грузоотправителя и грузополучателя одной стороной в договоре перевозки грузов<sup>128</sup>. Согласно другой точке зрения, М.А. Тарасова<sup>129</sup>, перевозка грузов есть договор особого рода, в котором грузополучатель является самостоятельным субъектом, а не третьим лицом или единой с грузоотправителем стороной. М.Г. Масевич и И.Н. Петров считают договор перевозки трехсторонним договором, в котором участники обладают как правами, так и соответствующими обязанностями<sup>130</sup>.

Прежде чем принять ту или иную концепцию, остановимся несколько подробнее на доводах, выдвигаемых в их обоснование.

<sup>125</sup> См.: Савичев Г.П. Договор воздушной перевозки. М., 1963; Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. М., 1954; Он же. Договор перевозки. М., 1964.

<sup>126</sup> См.: Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов. М., 1959. С. 39. Гражданское право: Учебник. Т. 2. М., 1997. С. 384 (глава написана В.Т. Смирновым совместно с Д.А. Медведевым); Ковалевская Н.С. Перевозка. Коммерческое право: Учебник. СПб., 1997. С. 309; Савичев Г.П. Глава 44. Транспортное и экспедиционное обязательства. Гражданское право: Учебник. 2-е изд., перераб. и доп. Т. II. Полутом 2. М., 2000. С. 40.

<sup>127</sup> См.: Яичков К.К. Указ. соч. С. 144.

<sup>128</sup> См.: Рапопорт Л.И. Правовое положение грузоотправителя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI. Харьков, 1957. С. 171–173; Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. 1954. № 4. С. 107.

<sup>129</sup> См.: Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. М., 1954. С. 34.

<sup>130</sup> См.: Петров И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. 1966. № 11. С. 13; Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. Алма-Ата, 1964. С. 172–174.

Мнение, по которому договор перевозки грузов рассматривается как договор в пользу третьего лица, довольно распространено в юридической литературе. Однако большинство авторов разделяют это мнение, ничем не аргументируя свою точку зрения<sup>131</sup>, и лишь некоторые из них обосновывают свои доводы.

Авторы, поддерживающие концепцию договора в пользу третьего лица, считают, что договор перевозки грузов служит достижению целей, определяемых договорами поставки, другими договорами и лежащими в их основе нормативными актами<sup>132</sup>. Следовательно, договор перевозки – это одно из средств исполнения обязанностей для грузоотправителя, вытекающих из указанных договоров. Заключая эти договоры, покупатель продукции (впоследствии – получатель продукции по договору перевозки) принимает на себя обязанность получить ее, а в договоре определяется и способ ее доставки получателю. Стало быть, утверждают эти авторы, будущий получатель заказанной продукции уже в процессе заключения соответствующего договора (поставки, купли-продажи), во-первых, дает согласие на заключение договора перевозки, в котором он будет значиться получателем, и, во-вторых, обязуется не только принять груз от транспортной организации, но и совершить другие действия, вытекающие из договора перевозки<sup>133</sup>. В свою очередь грузоотправитель (поставщик, продавец), заключая договор перевозки, поручает транспортной организации исполнить его обязанность по передаче продукции (груза) получателю (покупателю), согласие которого на это уже получено при заключении соответствующего договора.

Следовательно, по мнению этих авторов, требуя от транспортных организаций выдачи груза, получатель осуществляет свое право, возникшее из соответствующего договора, во исполнение которого был заключен договор перевозки грузов. Они считают, что грузополучатель – это особый субъект обязательства по перевозке – третье лицо, в пользу которого договор перевозки заключается. Участие грузополучателя в грузоперевозочном правоотношении в качестве третьего лица основано как на действиях грузоотправителя, заключающего договор в его пользу, так и на волеизъявлении самого грузополучателя, выраженном им при заключении с грузоотправителем договора поставки или иного гражданско-правового договора<sup>134</sup>.

Ковалевская Н.С. полагает, что «сторонами, заключившими договор перевозки груза, являются перевозчик и отправитель (грузоотправитель). Однако в обязательстве, возникающем из данного договора, участвует также уполномоченное на получение груза лицо: получатель (грузополучатель). В случае несовпадения отправителя и получателя в одном лице наиболее соответствует природе возникших отношений квалификация перевозки груза в качестве договора в пользу третьего лица», причем особенно не обосновывает свою точку зрения, также как и большинство других авторов<sup>135</sup>.

Таким образом, сторонники рассматриваемой точки зрения выдвигают на первый взгляд стройную схему, из которой вытекает, что договор перевозки грузов есть соглашение в пользу третьего лица, причем значительную роль при этом играет ранее заключенный договор поставки или иной договор. Но эта концепция имеет немало уязвимых мест.

Во-первых, необходимо заметить, что ни договор поставки, ни любой другой договор не являются обязательной предпосылкой заключения договора перевозки. Действительно, гражд-

<sup>131</sup> См.: Гражданское право России. Ч. II. Обязательственное право. М., 1997. С. 378 (глава написана О.Н. Садиковым).

<sup>132</sup> Особенно подробно развивает эту точку зрения В.Т. Смирнов. См.: Указ. соч. С. 384.

<sup>133</sup> См.: Советское гражданское право. Т. 2. Л., 1971. С. 222 (раздел написан В.Т. Смирновым). Гражданское право. Ч. II // Под ред. А.П. Сергеева и Ю.К. Толстого. М., 1997. С. 384 (глава написана Д.А. Медведевым совместно с В.Т. Смирновым).

<sup>134</sup> Сторонником точки зрения, что договор перевозки грузов следует рассматривать как договор в пользу третьего лица, является также В.В. Витрянский. См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. М., 2001. С. 287. См. также: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. М.: Статут, 1997. С. 433.

<sup>135</sup> Ковалевская Н.С. Указ. соч. С. 309. См. также: Гражданское право России и обязательственное право: Курс лекций. М., 2004. С. 470 (глава написана О.Н. Садиковым).

данско-правовые договоры в большинстве случаев не могут быть исполнены без заключения договора перевозки, но необходимость заключения договора перевозки возникает далеко не во всех случаях. Если одногородний получатель вывозит продукцию со склада поставщика принадлежащим ему автотранспортом, договора перевозки нет. Не нужен договор перевозки и тогда, когда количество поставляемой продукции настолько мало, что перевозка вообще не требуется.

## **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.