Министерство науки и высшего образования

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение

высшего образования

«Санкт-Петербургский государственный университет»

Юридический факультет

Кафедра коммерческого права

Выпускная квалификационная работа на тему:

«**ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ**»

Выполнил: Аристов И. Д.

студент 2 курса магистратуры,

группа 20.М06-ю

Научный руководитель:

Доцент, к. ю. н.

Алексеенко А. П.

Оценка: \_\_\_\_\_\_\_\_ Дата: \_\_\_\_\_\_\_

Подпись:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Санкт-Петербург

2022

**Содержание**

[Введение 3](#_Toc103364648)

[Глава 1. Теоретические особенности правового регулирования деятельности транспортных организаций 6](#_Toc103364649)

[1.1. Общий обзор законодательства в области транспорта 6](#_Toc103364650)

[1.2 Понятие «транспортная организация» в праве Российской Федерации 10](#_Toc103364651)

[1.3. Правовое регулирование транспортных организаций 22](#_Toc103364652)

[Глава 2. Практические аспекты правового положения транспортных организаций 30](#_Toc103364653)

[2.1. Анализ правовых и организационных проблемах кодификации транспортного законодательства Российской Федерации 30](#_Toc103364654)

[2.2. Правовое регулирование деятельности в сфере транспортных обязательств при введении ограничений в условиях пандемии коронавируса 40](#_Toc103364655)

[2.3. Совершенствование правового регулирования деятельности транспортных организаций 48](#_Toc103364656)

[Заключение 59](#_Toc103364657)

[Список использованной литературы 62](#_Toc103364658)

# **Введение**

Транспортные организации являются основополагающим элементом транспортной деятельности государства. Без продуманной и эффективной методики осуществления деятельности таких организаций невозможно представить повседневное функционирование как транспортной системы, так и других сфер государства. С учетом территориальных и географических особенностей Российской Федерации, разработана структурированная система регулирования транспортных организаций.

Анализ и разрешение проблем правового регулирования транспортной деятельности представляют особый интерес для различных отраслей права, и прежде всего предпринимательского, гражданского, административного и уголовного. Перечень и анализ базовых нормативных правовых актов в сфере транспорта позволяет сделать вывод о том, что спецификой регулируемых отношений на транспорте является оказание услуг, связанных с использованием транспортных средств в целях осуществления перевозки пассажиров и материальных объектов (грузов, багажа), поэтому в предмет транспортного права включаются: – общественные отношения между транспортными организациями и их контрагентами, возникающие при оказании услуг по использованию транспортных средств в связи с перевозкой грузов, пассажиров и багажа; – общественные отношения, связанные с организацией деятельности транспортных предприятий и функционированием транспортной инфраструктуры; – общественные отношения, направленные на обеспечение транспортной деятельности (транспортно-экспедиционные услуги, погрузочно-разгрузочные работы, работы по техническому обслуживанию транспортных средств, иные вспомогательные услуги и работы).

Помимо этого, нормы транспортного права взаимодействуют с нормами административного права (административное управления транспортом, лицензирование отдельных видов транспортной деятельности, обеспечение функционирования транспортной инфраструктуры, административная ответственность), с нормами уголовного права (виды преступлений на транспорте, уголовная ответственность), с нормами конституционного права (федеральный транспорт и т.д.).

Таким образом, система транспортных кодексов и уставов не образуют единства нормативного правового регулирования осуществления транспортной деятельности. Поэтому можно заключить, что необходим единый кодифицированный акт в виде Транспортного кодекса, что в принципе предлагается и активно обсуждается исследователями.

Теоретической основой для проведения исследований явились научные работы советских и российских юристов: А.А. Ананьева, М.А. Бажина, В.С. Белых, К.В. Голубкина, Н.А. Духно, В.А. Егиазаров, Б. Елисеев, Т.Н. Иванова, Л.В. Куныгина, М.В. Мамонова, Г.В. Меркулова, А.В. Целуйко и др.

Цель работы заключается в том, чтобы, опираясь на действующее законодательство, сложившиеся в теоретическом литературе воззрения провести комплексный анализ правового регулирования деятельности транспортных организаций

Для этого, исходя из проблемы исследования, поставлены следующие задачи:

- провести общий обзор законодательства в области транспорта;

- раскрыть понятие транспортная организация в праве Российской Федерации;

- исследовать правовое регулирование транспортных организаций;

- выявить проблемные вопросы регулирования гражданско-правовой ответственности на железнодорожном транспорте;

- проанализировать правовое положение государственной компании «Российские автомобильные дороги»;

- оценить правовое регулирование деятельности в сфере транспортных обязательств при введении ограничений в условиях пандемии коронавируса.

Объектом исследования данной работы являются общественные отношения, возникающие в сфере регулирования деятельности транспортных организаций.

Предмет исследования – теоретические представления исследователей об особенностях правового регулирования транспортных организаций, а также нормативных правовых актов, касающихся особенностей деятельности транспортных организаций.

Методологическую основу исследования составили общенаучные методы познания (диалектический, исторический, системный, исторический, анализ и синтез, индукция и дедукция), специальные методы (функциональный, статистический) и частно-научные (формально-юридический, сравнительно-правовой). Так, например, диалектический метод способствовал выявлению противоречий между соотношением интересов личности, общества и государства в транспортной сфере и тенденций их дальнейшего разрешения на правовой основе. Исторический метод позволил выявить генезис развития организационно-правовых форм управления транспортом в России в советский и постсоветский периоды. Системный метод обусловил возможность построения теоретической модели правового управления транспортным комплексом Российской Федерации как целостной и развивающейся системы. С помощью функционального метода проанализированы направления деятельности (функции) органов государственной и муниципальной власти в сфере управления транспортным комплексом. Сравнительно-правовой метод позволил выявить общее и особенное в системе организационно-правового управления транспортом на региональном и муниципальном уровне.

Структура работы состоит из введения, двух глав, разделенных на семь параграфов, заключения и списка использованной литературы.

# **Глава 1.** **Теоретические особенности правового регулирования деятельности транспортных организаций**

# **1.1. Общий обзор законодательства в области транспорта**

Отношения, сложившиеся в условиях рыночной экономики и процессе функционирования системы транспорта, обладают большим значением. Так как транспортная продукция выступает как деятельность по территориальному перемещению людей либо грузов, постольку транспорт выступает в качестве связующего звена экономики государства, включающим в себя все виды общественного производства, обмена и распределения.

Транспортная деятельность выступает в качестве одной из отраслей экономики страны. В современном мире немыслим процесс обмена товаром без транспорта. Для нашей страны это имеет важное значение. Географическая протяженность Российской Федерации обусловливает повышенное внимание и роль транспортной системы.

Изучая место транспортного права в системе российского права, необходимо отметить, что транспортное право — это совокупность правовых норм, призванных регулировать общественные отношения, формирующиеся в связи с созданием и функционированием транспортных учреждений и предприятий, отношения, складывающиеся между такими предприятиями и их многочисленными клиентами, использующими транспортные средства, а также среди транспортных учреждений, и одного, и различных видов транспорта. К примеру, ст. 1 Устава железнодорожного транспорта России регулируются отношения, складывающиеся между пассажирами, перевозчиками, получателями, отправителями, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, иными юридическими и физическими лицами в случае использования услуг железнодорожного транспорта, а также закрепляет права, обязанности и ответственность таких лиц[[1]](#footnote-1).

В транспортном праве накоплено достаточно отраслеобразующего нормативного материала. К числу законодательных актов, непосредственно регулирующих транспортные отношения, в частности, относятся: Федеральные законы от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»; от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта России»; Кодекс торгового мореплавания российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ[[2]](#footnote-2).

Таким образом, с достаточной степенью обоснованности можно утверждать наличие группы правовых актов, которые образуют в совокупности предметно определенный и институционально обособленный блок законодательства в сфере транспорта.

Рассматривая вопрос о том, какое место занимает транспортное право в системе российского права нужно исходить из того, что отрасли права принято разграничивать по методу и предмету правового регулирования. В качестве предмета правового регулирования в определенной правовой отрасли выступает круг однородных общественных отношений. Но достаточно часто встречается, что эти однородные отношения (транспортная деятельность включительно) складываются и в дальнейшем развиваются под влиянием иных отраслей права: уголовного, трудового, гражданского, административного. В этом случае формируется необходимость в дополнительных мерах для определения предмета данной отрасли права. Наиболее важное предпочтение отдается методу правового регулирования, под которым понимаются юридические средства воздействия, которые используются в процессе правового регулирования общественных отношений. Только единство метода и предмета правового регулирования выступает как правильный классификационный признак разделения правовых норм по отраслям.

При всем этом возникает вопрос: имеет ли транспортное право особый метод регулирования? От этого вопроса зависит возможность придания транспортному праву отраслевого статуса.

Если говорить о базовых отраслях права, то они обладают всеми присущими им признаками (наличием специфического предмета, структурными особенностями, юридическим своеобразием). Комплексные отрасли имеют лишь часть таких признаков (специфический предмет и черты юридического своеобразия — самостоятельная область законодательства, единые принципы, приемы, положения регулирования). При этом отсутствует главное — свой метод и механизм регулирования.

В качестве особенности транспортного права выступает то, что оно в себе сочетает имущественные отношения, регулируемые гражданским правом и властно-организационные отношения, закрепленные в административном праве. Но это сочетание не выступает как достаточное основание для выделения транспортного права в отдельную самостоятельную отрасль. Не может и наличие кодексов, уставов, большого количества нормативного материала, регулирующего отношения в сфере транспорта, служить аргументом т. к. это лишь основание для выделения особого законодательного материала — транспортного законодательства.

Метод и предмет правового регулирования применяются и к институту, и к подотрасли права, что дает возможность к беспрепятственному присвоению им ранга отрасли. Это позволяет формировать все новые и новые отрасли права в современной системе. Исходя же из того, что транспортное право определяется предметом и методом, присущим в своем большинстве трудовому, гражданскому, административному праву, поэтому не отражает особенностей, характерных исключительно для транспортного права. А если методы правового регулирования не видоизменяются, то еще не сформировались условия для появления этой отрасли права. Это позволяет сделать вывод, что транспортное право не является самостоятельной, а комплексной отраслью права. Она регулирует различные отношения, которые возникают в процессе взаимоотношений транспортного предприятия с клиентурой, когда такие отношения нуждаются в специальном правовом регулировании из-за их особенностей.

Общей целью объединения в едином комплексе транспортного права норм разных правовых отраслей — административного, гражданского, земельного, трудового заключается в регулировании деятельности разного рода транспорта как единой транспортной системы государства[[3]](#footnote-3). Нормы транспортного права в основном регулируют отношения, связанные с перевозкой грузов, пассажиров, багажа и отличаются определенной сложностью и многообразием, поэтому в учебных заведениях это преподается отдельным курсом. Во взаимоотношениях транспортного предприятия и его клиентурой есть ряд моментов, которые регулируются общими нормами, относящимися ко всем видам транспорта. К этому можно отнести подачу транспортных средств или заключение договоров. Специальные части транспортного права — автомобильное, морское, внутриводное, воздушное, железнодорожное право касаются определенных вопросов, регулирующих отношения на транспорте с учетом его специфики. К этому можно отнести оформление транспортных документов.

Определив основные источники транспортного законодательства и его систему необходимо, в качестве вывода, обозначить следующие основные особенности транспортного законодательства: стабильность отрасли транспортного законодательства; наиболее систематизированная (кодифицированная) отрасль права в российском законодательстве.

Основными задачами в сфере совершенствования нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей Транспортной стратегии, являются:

– повышение инвестиционной привлекательности транспортной отрасли, в том числе и за счет государственно-частного партнерства и совершенствование нормативно-правовой базы;

– формирование нормативно-правовой базы, регулирующей коммерческий допуск к транспортной деятельности в области грузовых перевозок, а также содействие развитию малого и среднего предпринимательства в транспортном деле, создание и развитие национальных и интернациональных транспортных компаний;

– государственное регулирование уровня удельных транспортных издержек в цене продукции;

– внутрироссийская и международная гармонизация нормативно-правового обеспечения транспортной системы.

# **1.2 Понятие «транспортная организация» в праве Российской Федерации**

В Российском законодательстве понятие «транспортная организация» как в специальных нормативных правовых актах, регулирующих общественные отношения в сфере транспорта, так и в иных нормативных правовых актах, регулирующих общественные отношения, связанные с транспортом. Однако, во многих случаях, не раскрывается, что следует понимать под этим термином.

Так, например, в главе 40 Перевозка Гражданского Кодекса РФ (далее – ГК РФ) а сноска на ГК где? в двух статьях упоминаются транспортные организации. Так в статье 788 ГК РФ закреплено, что «Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое смешанное сообщение), а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом о прямых смешанных (комбинированных) перевозках». А статья 799 ГК РФ непосредственно называется «Договоры между транспортными организациями» и в ней определено, что «Между организациями различных видов транспорта могут заключаться договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и другие)».

Из содержания обеих статей, равно как и из других статей, рассматриваемой главы ГК РФ, не понятно, что понимается под транспортной организацией. Однако, нетрудно заметить, что понятие «транспортные организации» отождествляется с понятием «организации различных (соответствующих) видов транспорта».

Для того чтобы выяснить, что понимается под организациями на различных видах транспорта, обратимся к специальным нормативным правовым актам в области транспорта (далее - транспортное законодательство), в первую очередь к транспортным уставам и кодексам и иным ключевым федеральным законам в области транспорта.

В соответствии с п.1. ст.1 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее - КВВТ) сноска где? Дальше писать везде не буду про сноски к нпа, но расставьте их ко всем упоминающимся нпа. он «регулирует отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта Российской Федерации, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и (или) юридическими лицами при осуществлении судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации, и определяет их права, обязанности и ответственность». При этом в КВВТ не раскрывается, что понимается под организациями внутреннего водного транспорта.

Учитывая, что в КВВТ статья какая под внутренним водным транспортом Российской Федерации понимается один из видов транспорта, представляющий собой производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с судоходством деятельность на внутренних водных путях Российской Федерации, а под судоходством понимается деятельность, связанная с использованием на внутренних водных путях судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа (включая операции по погрузке и выгрузке грузов и багажа, посадке и высадке пассажиров), почтовых отправлений, буксировки судов и плавучих объектов, проведения поиска, разведки и добычи полезных ископаемых, строительных, путевых, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ, лоцманской и ледокольной проводки, спасательных операций, осуществления мероприятий по охране водных объектов, защите их от загрязнения и засорения, подъема затонувшего имущества, проведения мероприятий по контролю, проведения научных исследований, для учебных, спортивных и культурных целей, иных целей внутреннего водного транспорта можно предположить, что организациями внутреннего водного транспорта являются организации которые осуществляют судоходство на внутренних водных путях и иную связанную с судоходством деятельность, отличные от грузоотправителей, грузополучателей, пассажиров.

Таким образом, перечень организаций, которые можно отнести к организациям внутреннего водного транспорта может быть весьма широким.

Непосредственно в КВВТ упоминаются несколько субъектов, связанных с судоходством. Деятельность одних из них связана с судами (перевозчики, судовладельцы, собственники судов), других с инфраструктурой внутреннего водного транспорта (операторы порта или причала; юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие предпринимательскую деятельность в порту общего пользования; владельцы сооружений на внутренних водных путях; администрации бассейнов внутренних водных путей; собственники плавучих объектов), третьих с обеспечением безопасности судоходства (негосударственные организации по лоцманской проводке судов; администрации бассейнов внутренних водных путей; организации, которые уполномочены федеральным органом исполнительной власти в области транспорта на классификацию и освидетельствование судов).

Очевидно, что не все из них следует относить к транспортным организациям. Строго говоря, из определений, которые есть в КВВТ к транспортным организация относится только оператор порта или причала под которым понимается «транспортная организация, осуществляющая эксплуатацию порта или причала, операции с грузами (в том числе их перевалку), обслуживание судов, иных транспортных средств и (или) обслуживание пассажиров и их багажа».

Следует отметить, что данный казус обусловлен тем, что одни субъекты в КВВТ определяются исходя из того, какие виды деятельности они осуществляют (как вышеуказанный оператор порта), а другие, исходя из того участником какого правоотношения они являются. Так, например, перевозчик определяется не как лицо, осуществляющее деятельность по перевозке грузов или пассажиров, а как лицо, взявшее на себя по договору перевозки обязанность доставить груз, пассажира или его багаж из пункта отправления в пункт назначения. Таким образом, перевозчиком может быть и организация, для которой деятельность по перевозке не является основной и, соответственно, возникает вопрос - можно ли такого перевозчика считать транспортной организацией?

Основные федеральные законы на морском транспорте (Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее - КТМ) и Федеральный закон от 08.11.2007 № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее после далее ставим тире! – Закон о морских портах) вообще не используют ни термин «организации морского транспорта», не «транспортные организации». КТМ и Закон о морских портах регулируют отношения, возникающие из торгового мореплавания, при этом понятие торгового мореплавания, в целом аналогично понятию судоходство на внутреннем водном транспорте. Таким образом, по аналогии с вышеизложенными рассуждениями применительно к внутреннему водному транспорту, можно сделать вывод, что организациями морского транспорта являются организации, деятельность которых связана с торговым мореплаванием. Виды данных организаций, упомянутых в рассматриваемых законах во многом аналогичны организациям в сфере внутреннего водного транспорта.

К организациям, деятельность которых связана с судами относятся перевозчики, операторы морской линии, судовладельцы, собственники судов. С инфраструктурой морского транспорта связана деятельность таких организаций как владельцы объектов инфраструктуры морского порта; операторы морского терминала. К прочим организациям можно отнести администрации морских портов; организации, осуществляющие лоцманскую проводку судов; морских агентов; морских брокеров; организации, уполномоченные Правительством Российской Федерации на классификацию и освидетельствование судов. И также как и на внутреннем водном транспорте термин «транспортная организация» используется лишь при определении операторов морского терминала.

Основные федеральные законы в области железнодорожного транспорта (Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее - ФЗ О железнодорожном транспорте) и Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации) упоминают термин «организации железнодорожного транспорта», однако не определяют, что под ними понимается. Из содержания главы 3 (Основные требования к организациям железнодорожного транспорта и объектам железнодорожного транспорта. Управление перевозочным процессом) ФЗ О Железнодорожном транспорте можно сделать вывод, что к организациям железнодорожного транспорта относятся: владельцы инфраструктур; перевозчики; организации, индивидуальные предприниматели, выполняющие вспомогательные работы (услуги) при перевозках железнодорожным транспортом, такие как операции по погрузке, выгрузке грузов в местах общего пользования, взвешиванию грузов, обслуживанию пассажиров на вокзалах и в пути следования, а также иные работы (услуги), связанные с организацией и осуществлением перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом.

Кроме того, в указанных федеральных законах на железнодорожном транспорте упоминаются такие субъекты как операторы железнодорожного подвижного состава, контейнеров и владельцы железнодорожных путей необщего пользования.

Воздушный кодекс Российской Федерации (далее - ВК РФ) также не содержит ответов ни на вопрос, что такое организация воздушного транспорта, не что такое транспортная организация. Правда в нём имеется специальная глава IX Авиационные предприятия, под которыми, в соответствии со ст. 61 ВК РФ следует понимать «юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ».

При этом в соответствии с ВК РФ перевозчиком является эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации вида деятельности в области авиации. А эксплуатантом является гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта. Таким образом, перевозчики - юридические лица относятся к авиационным предприятиям.

Под авиационными работами в соответствии со ст.114 ВК РФ понимаются «работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и других целей, перечень которых устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации». Возникает вопрос: можно ли считать подобные работы транспортной деятельностью, а соответствующие авиационные предприятия транспортными организациями?

Также в ВК РФ упоминается такой субъект как оператор аэродрома (вертодрома), связанный с эксплуатацией основного инфраструктурного объекта на воздушном транспорте.

Наиболее важные федеральные законы в области автомобильного транспорта и дорожного хозяйства (Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (далее - ФЗ О БДД), Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (далее - УАТиГНЭТ) и Федеральный закон от 08.11.2007 N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (далее - ФЗ Об автомобильных дорогах) тоже не содержат определений организаций автомобильного транспорта и транспортных организаций. В нормах данных законов упоминаются такие субъекты как: владельцы транспортных средств; юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие эксплуатацию транспортных средств; юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки пассажиров на основании договора перевозки или договора фрахтования и (или) грузов на основании договора перевозки (коммерческие перевозки), а также осуществляющие перемещение лиц, кроме водителя, находящихся в транспортном средстве (на нем), и (или) материальных объектов без заключения указанных договоров (перевозки для собственных нужд); перевозчик; фрахтовщик; владельцы автомобильных дорог; пользователи автомобильными дорогами.

Таким образом, основные акты транспортного законодательства не содержат ответ на вопрос, что такое транспортная организация, а в некоторых случаях даже затрудняют поиск ответа на него, вводя различные дефиниции субъектов, участвующих в деятельности соответствующего вида транспорта (например, как в случае с понятием авиационное предприятие). Иные акты транспортного законодательства и не только транспортного также не позволяют определить рассматриваемое понятие.

Представляется, что отсутствие легального определения транспортной организации имеет негативные последствия. Во-первых, потому что, как было отмечено ранее, данный термин используется в различных нормативных правовых актах и, соответственно, его неопределённость порождает трудности в определении круга субъектов, на которые распространяются правовые нормы соответствующих нормативных правовых актов. Во-вторых, определённость рассматриваемых субъектов позволила бы, на наш взгляд, оптимизировать методы государственного регулирования транспортной деятельности, поскольку именно транспортные организации являются центральным (основным) субъектом транспортной деятельности и, соответственно, именно им должно уделяться основное внимание государства, в том числе, в виде установления различных требований как ограничительного характера (например, требования по обеспечению безопасности деятельности) так и поддерживающего характера (например, различные льготы, субсидии и т.п.).

Что же следует понимать под транспортной организацией? Очевидно, что это организация - юридическое лицо, которая связана с транспортной деятельностью. Более того, чтобы считаться транспортной - транспортная деятельность для такой организации должна быть основной. Эти же рассуждения справедливы и для индивидуальных предпринимателей, которых, при соблюдении указанных условий тоже можно приравнять к транспортным организациям.

К сожалению, действующее российское законодательство не содержит определения понятия «транспортная деятельность».

Для определения этого понятия обратимся к Модельному закону о транспортной деятельности СНГ. В соответствии с данным актом «транспортная деятельность - деятельность, связанная с выполнением организационных и технологических операций по перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным, железнодорожным, воздушным, водным (морским, речным) и другими видами транспорта или сочетанием этих видов транспорта, в том числе транспортно-экспедиционная деятельность и другие связанные с перевозкой транспортные работы и/или услуги, выполняемые на договорной основе или иных законных основаниях». Там же есть, как минимум еще два важных определения в контексте темы данной статьи — это понятия «перевозочная деятельность» и «транспортное предприятие». Также в этом документе сформулировано удачное, на наш взгляд, определение перевозчика - не как субъекта гражданско-правового договора перевозки, а именно как субъекта транспортной деятельности.

Так под перевозочной деятельностью понимается «деятельность, связанная с выполнением организационных и технологических операций по безопасному перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным, железнодорожным, воздушным, водным и другими видами транспорта, осуществляемая на основе договора или других законных основаниях и с соблюдением норм и правил законодательства о транспортной деятельности».

Перевозчиком считается «юридическое или физическое лицо, владеющее транспортным средством на праве собственности или на иных законных основаниях, предоставляющее услуги по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почты за плату или по найму и имеющее на это законное право или соответствующее разрешение, выданное в установленном порядке».

А транспортное предприятие — это «юридическое лицо, занятое хозяйственно-коммерческой деятельностью по перевозке грузов, пассажиров, багажа и почты, погрузке-разгрузке, хранению, портовому обслуживанию, техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, созданное и действующее в соответствии с национальным законодательством».

Также заметим, что в данном акте разделяется транспортная деятельность, производимая на коммерческой основе и транспортная деятельность, осуществляемая в целях обеспечения обороноспособности, безопасности, правопорядка и охраны здоровья.

Таким образом, исходя из вышеуказанного определения, в составе транспортной деятельности можно выделить: 1) деятельность, связанную с выполнением организационных и технологических операций по перемещению грузов, пассажиров и багажа различными видами транспорта; 2) другие, связанные с перевозкой транспортные работы (услуги).

Из определения транспортного предприятия следует, что к транспортной деятельности относятся: 1) деятельность по перевозке грузов, пассажиров, багажа и почты; 2) погрузка-разгрузка; 3) хранение; 4) портовое обслуживание; 5) техническое обслуживание и ремонт транспортных средств.

Считаю, что не все из указанных видов деятельности, как они определены выше, следует считать транспортными при выведенном определении транспортной организации (транспортном предприятии).

Ранее уже было замечено, что, практически на всех видах транспорта, можно выделить субъекты, связанные с транспортными средствами, субъекты, связанные с транспортной инфраструктурой и прочие субъекты (как привило, либо выполняющие посреднические функции, либо отдельные функции по оказанию государственных услуг). Также можно выделить основные и вспомогательные виды транспортной деятельности. К основным следует отнести деятельность по перевозке грузов, пассажиров, багажа и почты, а также деятельность, связанная с эксплуатацией объектов транспортной инфраструктуры общего пользования, таких как порты, аэропорты, инфраструктура железнодорожного транспорта и т.п.).

При этом в рамках деятельности по эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры общего пользования может выполняться комплекс работ и услуг, таких, например, как погрузка-выгрузка, хранение, взвешивание грузов, обслуживание пассажиров, обслуживание транспортных средств и др.

То есть основные виды транспортной деятельности это те, которые составляют её суть и которые, выражаясь математическим языком, являются необходимыми и достаточными для осуществления процесса перемещения объектов - вещей (грузов, багажа, почты) и физических лиц в пространстве посредством транспортных средств.

Вспомогательные виды транспортной деятельности — это, соответственно, те виды деятельности, которые облегчают осуществление основной деятельности, но без которых, в принципе, в большинстве случаев, можно обойтись.

По поводу классификации видов транспортной деятельности следует также иметь ввиду общероссийский классификатор видов экономической деятельности (ОКВЭД). В соответствии с разделом H которого (Транспортировка и хранение) можно выделить основную транспортную деятельность, к которой относятся все виды перевозок грузов и пассажиров различными видами транспорта, а также аренда транспортных средств (морских судов, судов внутреннего водного транспорта, воздушных судов, автобусов, грузовых автомобилей) с экипажем (водителем). Кроме того, к перечню основной транспортной деятельности относятся буксировка и маневровые услуги на морском транспорте и на внутренних водных путях.

К вспомогательной транспортной деятельности отнесены, например: предоставление железнодорожных маневровых или буксировочных услуг; деятельность железнодорожных пассажирских вокзалов и грузовых терминалов; деятельность железнодорожной инфраструктуры; деятельность автобусных станций; деятельность по эксплуатации автомобильных дорог и автомагистралей; деятельность по эксплуатации мостов и тоннелей; деятельность по буксировке автотранспортных средств; деятельность инфраструктуры морских портов, включая портовые гидротехнические сооружения; обеспечение судоходства в морских и прибрежных водах, включая лоцманскую проводку судов; снабженческое (шипчандлерское) обслуживание судов, включая бункеровку судов топливом, обслуживание судов в период стоянки в портах: агентирование судов, обследовательское (сюрвейерское) обслуживание судов на внутреннем водном транспорте; деятельность аэропортовая; выполнение авиационных работ и др. То есть большинство видов деятельности, связанных с эксплуатацией транспортной инфраструктуры. Таким образом, перечень видов транспортной деятельности и, тем более разделение их на основные и вспомогательные является не однозначным и требует дополнительных исследований.

Подытоживая вышесказанное можно сделать следующие выводы. В настоящее время в законодательстве Российской Федерации понятие «транспортная организация» является неопределённым, хотя и нередко используемым в нормативных правовых актах. Можно предложить следующие критерии отнесения организаций к транспортным - это те юридические лица которые, во-первых, осуществляют основные виды транспортной деятельности; во-вторых, занимаются этим на систематической и возмездной (коммерческой) основе, то есть, являются коммерческими юридическими лицами и в-третьих, этот вид деятельности является для них основной предпринимательской деятельностью.

Однако, какие виды транспортной деятельности следует считать основными, требует дополнительного исследования. Также дополнительного исследования требует определения критерия в каких случаях такую деятельность можно считать основной. Кроме того, ответы на поставленные вопросы могут зависеть от конкретных целей использования дефиниции «транспортная организация». В любом случае необходимо либо выработать единое понятие «транспортная организация» и использовать его во всех нормативных правовых актах, либо в каждом конкретном нормативном правовом акте уточнять, что следует понимать под данным субъектом, либо отказаться от использования данного термина, заменяя его по мере необходимости какими то другими, более определёнными понятиями.

# **1.3.** **Правовое регулирование транспортных организаций**

Транспорт играет важнейшую роль в жизнедеятельности современного общества, в связи с чем его значение трудно переоценить, при этом его организация и эффективное функционирование напрямую связано с должным нормативноправовым регулированием. Основными субъектами, осуществляющими транспортную деятельность, являются транспортные организации.

В связи с этим особый исследовательский интерес вызывает анализ вопросов правового регулирования создания и деятельности именно этих участников транспортных правоотношений.

Актуальность обозначенной темы подтверждается широким распространением этого вида хозяйственно-экономической деятельности и ее существенным значением для повседневной жизнедеятельности всего государства и общества.

Анализ и разрешение проблем правового регулирования транспортной деятельности представляют особый интерес для различных отраслей права, и прежде всего предпринимательского, гражданского, административного и уголовного.

Изучение этих проблем позволяет глубже понять особенности специальных норм транспортного права и межотраслевых правовых связей в сфере транспортного регулирования. Прежде всего выделяются гражданско-правовые договорные отношения между перевозчиками, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами.

Однако вместе с, тем, не менее важным является исследование вопросов государственного управления транспортной деятельностью, вопросов лицензирования, правового режима земель транспорта, иных публично-правовых инструментов регулирования[[4]](#footnote-4).

Перечень и анализ базовых нормативных правовых актов в сфере транспорта позволяет сделать вывод о том, что спецификой регулируемых отношений на транспорте является оказание услуг, связанных с использованием транспортных средств в целях осуществления перевозки пассажиров и материальных объектов (грузов, багажа), поэтому в предмет транспортного права включаются:

- общественные отношения между транспортными организациями и их контрагентами, возникающие при оказании услуг по использованию транспортных средств в связи с перевозкой грузов, пассажиров и багажа;

- общественные отношения, связанные с организацией деятельности транспортных предприятий и функционированием транспортной инфраструктуры;

- общественные отношения, направленные на обеспечение транспортной деятельности (транспортно-экспедиционные услуги, погрузочно-разгрузочные работы, работы по техническому обслуживанию транспортных средств, иные вспомогательные услуги и работы).

Также необходимо учитывать отношения, регулируемые гражданским правом, а именно обязательственные отношения в сфере перевозок и оказания транспортных услуг.

Помимо этого, нормы транспортного права взаимодействуют с нормами административного права (административное управления транспортом, лицензирование отдельных видов транспортной деятельности, обеспечение функционирования транспортной инфраструктуры, административная ответственность и т.п.), с нормами уголовного права (виды преступлений на транспорте, уголовная ответственность), как уже отмечалась ранее с нормами конституционного права (федеральный транспорт и т.д.).

В качестве источника права принято понимать юридическую форму выражения воли государства, с помощью которой она становится обязательной для исполнения. Важнейшими источниками транспортного права являются федеральные законы.

Первым обращает на себя внимание Гражданский кодекс Российской Федерации, в котором выделены в отдельную главу 40 «Перевозка» нормы, регулирующие общие положения о перевозке грузов, пассажиров, багажа, условия возникновения, изменения и прекращения обязательств, связанных с заключением и исполнением договоров перевозки, ответственность перевозчика за нарушения обязательств и т.д.[[5]](#footnote-5)

Особое место в системе источников транспортного права занимают специализированные транспортные уставы и кодексы, основанные на положениях вышеназванной гл. 40 ГК РФ, принятые в форме федеральных законов и детально регламентирующие отношения, возникающие при перевозке грузов, пассажиров и багажа, а также при обеспечении транспортной деятельности и напрямую регулирующие вопросы создания и деятельности транспортных организаций. К числу названных источников транспортного права относят:

- Воздушный кодекс Российской Федерации[[6]](#footnote-6);

- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации[[7]](#footnote-7);

- Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации[[8]](#footnote-8);

- Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации;

- Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.

Особенностью перечисленных документов является то, что они носят комплексный характер и воздействуют на определенные виды публичных отношений, возникающих при осуществлении деятельности на различных видах транспорта.

Весьма интересной представляется позиция В.А. Дозорцева, полагающего, что в подобных комплексных кодифицированных актах не удается выделить общие правовые положения, характерные для единого отраслевого кодекса. Комплексные акты необходимы для достаточно узкой сферы транспортных правоотношений, что, однако не исключает их большого объема и значимости для обширной сферы транспортных отношений, однако действующие транспортные кодексы и уставы не образуют самостоятельно отраслевой юридической системы и подлинные функции кодекса не выполняют[[9]](#footnote-9).

Таким образом, данный специалист полагает, что система транспортных кодексов и уставов не образуют единства нормативного правового регулирования осуществления транспортной деятельности.

Поэтому можно заключить, что необходим единый кодифицированный акт в виде Транспортного кодекса, что в принципе предлагается и активно обсуждается исследователями.

Однако существует мнение о том, что принятие единого кодификационного акта о транспорте (Транспортного кодекса), является нецелесообразным и излишним. Нецелесообразность обусловлена тем, что в транспортном праве объем регулируемых отношений столь велик, что, несмотря на их очевидную предметную обособленность и целый ряд единых признаков, объединение в один законодательный акт важнейших из общих положений представляется одновременно и бесперспективным и лишенным всякого смысла[[10]](#footnote-10).

Исторически процесс кодификации транспортного законодательства идет по пути подготовки целого ряда законов, регламентирующих специфику отдельных (самостоятельных) сложных (комплексных) межотраслевых функциональных правовых институтов, а именно: железнодорожного, морского, внутреннего водного, автотранспортного и воздушного права в структуре отрасли транспортного права.

Для законодателя теоретически вполне возможно осуществить разработку проекта и последующее принятие такого единого акта о транспорте, однако в такой ситуации управление рассматриваемым массивом законодательства будет сведено всего лишь к установлению только самых общих принципов транспортного права и закреплению перечня законов, которые регламентируют отдельные блоки (структурные части в виде подотраслей) транспортного права. В конечном итоге это сделало бы единый для транспортного права закон малоэффективным.

Безусловно, право на существование и обсуждение имеют различные точки зрения, как обосновывающие необходимость разработки и принятия единого Транспортного кодекса РФ, так и подтверждающие бесперспективность и нецелесообразность такой работы.

Также приводится мнение о преждевременности принятия такого нормативного правового акта в настоящее время, с которым следует согласиться в полной мере.

Преждевременность такого шага очевидна ввиду того, что, во-первых, регулятивные возможности применения действующих в настоящее время в системе транспортного законодательства кодексов и уставов не исчерпаны; во-вторых, еще не завершено проведение различных государственных экономических реформ, без итоговых результатов которых нецелесообразно проводить работу по кодификации всего транспортного законодательства; в-третьих, в некоторых транспортных отраслях остаются не урегулированными на законодательном уровне многие существенные вопросы организации и функционирования транспортных организаций, а это первоочередная задача для законодателя[[11]](#footnote-11).

При проведении в последующем работы по разработке проекта Транспортного кодекса РФ необходимо не допустить снижения эффективности правовой регламентации разнообразных общественных отношений, возникающих в сфере деятельности транспорта, то есть обязательно учесть главный аргумент противников принятия такого кодифицированного акта.

Помимо Конституции РФ, Кодексов и Уставов систему источников транспортного права составляют и подзаконные нормативные акты.

В системе федеральных подзаконных источников транспортного права наибольшей юридической силой обладают указы Президента Российской Федерации, содержащие нормативные правовые положения по важнейшим вопросам транспортной деятельности.

Примером подзаконных нормативных актов, входящих в систему транспортного права, являются в частности, Указ Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. №403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»; Указ Президента Российской Федерации от 16 марта 2010 г. №321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации».

Следующий вид подзаконных нормативных правовых актов - это постановления Правительства Российской Федерации, например, от 15 апреля 2011 г. №272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом», а также от 12 августа 2010 г. №623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта».

В сфере формирования системы источников транспортного права существенную роль выполняет Министерство транспорта РФ, которому в соответствии с Положением, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. №395 предоставлено право самостоятельно принимать нормативные правовые акты в установленной сфере деятельности, относительно вопросов регулирования правил перевозок пассажиров, багажа, груза, грузобагажа на основании и во исполнение транспортных уставов и кодексов; правила формирования и применения тарифов, взимания сборов в области транспорта: правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов и пр.

Таким образом, определив основные источники транспортного права и его систему необходимо, в качестве вывода, обозначить следующие основные особенности транспортного законодательства:

- стабильность отрасли транспортного законодательства. Многие нормативные правовые конструкции в сфере перевозок были разработаны еще в советское время и продолжают оставаться неизменными многие годы. Это касается, например, заключения договора перевозки, подачи транспортных средств под погрузку, ответственности сторон, предъявления претензий и т.д.

- наиболее систематизированная (кодифицированная) отрасль права в российском законодательстве. В отношении всех видов транспорта приняты транспортные уставы и кодексы, а также детализирующие их подзаконные нормативные правовые акты (правила, инструкции и т.п.), в которых сосредоточено огромное количество положений, регулирующих отношения между перевозчиками и их контрагентами.

- наиболее значительное по объему законодательное регулирование;

- частое использование императивных норм (что отличает это законодательство от гражданского);

- межгосударственный характер деятельности обусловливает применение норм международного права в сфере транспорта. К примеру, в Кодексе торгового мореплавания РФ отражены нормы Брюссельской конвенции 1924 г. об унификации некоторых правил о коносаменте;

- сформированная система нормативных правовых актов с четкой иерархией.

Следовательно, учитывая особенности источников транспортного права, его комплексный характер, наличие самостоятельной системы транспортного законодательства, необходимо вести речь о существовании единой взаимосвязанной комплексной отрасли российского права, содержащей нормативные правовые положения, относящиеся к различным отраслям законодательства (конституционного, гражданского, административного, предпринимательского, земельного, договорного, уголовного и т.д.).

# **Глава 2. Практические аспекты правового положения транспортных организаций**

# **2.1. Анализ правовых и организационных проблемах кодификации транспортного законодательства Российской Федерации**

Рассматривая вопрос о кодификации транспортного законодательства Российской Федерации, по нашему мнению, с необходимостью следует исходить из следующих посылок, определяющих роль транспорта, значение транспортного законодательства и обеспечения его системности и эффективности для развития современного российского права, общества и государства.

Во-первых, транспортную деятельность следует рассматривать как одну из форм социальной активности, содержанием которой является физическое перемещение каких-либо объектов. По сути, деятельность транспорта заключается в перевозках грузов, пассажиров, багажа и почты.

Далее, транспорт — одна из важнейших отраслей экономики, поскольку процесс товарного обмена в современном обществе в целом немыслим без транспорта, а применительно к России ее уникальная географическая протяженность обусловливает особую, исключительную роль транспортной системы.

Транспорт также является отраслью народного хозяйства, предназначенной, в отличие от промышленности и сельского хозяйства, не для создания материальных объектов, а для обеспечения их перемещения в пространстве, установления и обеспечения связи хозяйствующих субъектов.

И, наконец, транспорт — важнейшая составляющая системы обеспечения национальной безопасности и непременное условие соблюдения геополитических интересов России.

Отмечается, что «в Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием ее территориальной целостности, единства ее экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и ее интеграции в глобальную экономическую систему»[[12]](#footnote-12).

В условиях рыночной экономики отношения, возникающие в процессе функционирования транспортной системы, приобретают особое значение. Поскольку продукция транспорта как отрасли материального производства — это деятельность по территориальному перемещению грузов или людей, постольку транспорт является связующим звеном экономики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена. Транспортные отношения находятся в тесной связи с другими социально-экономическими отношениями, что во многом определяет их природу и значение.

В связи с их очевидной значимостью общественные отношения на транспорте подлежат полному и четкому правовому регулированию, что детерминирует потребность оформления транспортного законодательства и транспортного права как институциональных образований соответственно российского законодательства и права.

Анализ показывает, что в транспортном законодательстве накоплена впечатляющая «критическая» масса нормативного материала. К числу законодательных актов, непосредственно регулирующих транспортные отношения, относятся, в частности, Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ; Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ; Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ; Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»; Федеральный закон от 8 ноября 2011 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», иные многочисленные нормативные правовые акты, регулирующие транспортные отношения.

Многообразие нормативных правовых актов, в том числе кодексов и уставов, входящих в систему транспортного законодательства, предопределено в том числе значительным числом «обслуживаемых» видов транспорта, которые принято различать в зависимости от типа транспортных средств, используемых для перевозки, в числе которых выделяются: воздушный, внутренний водный, морской, автомобильный, железнодорожный, трубопроводный.

При этом различные виды транспорта предполагают различную технологию перевозки и способы обеспечения безопасности. Именно по этой причине основная масса правовых норм, регулирующих транспортную деятельность, сосредоточена в транспортных уставах и кодексах, каждый из которых обеспечивает правовое регулирование отношений в зависимости от специфики соответствующего вида транспорта. Например, формой договора железнодорожной грузовой перевозки является железнодорожная накладная, морской — коносамент или чартер, автомобильной — транспортная накладная, воздушной — авианакладная. На различных видах транспорта также различным образом именуются и определяются виды сообщений. Это только верхняя часть «айсберга проблем» систематизации норм, регулирующих отношения, возникающие в процессе функционирования различных видов транспорта. Изложенное предполагает существенные затруднения не только вполне ожидаемого формально-догматического, но и гносеологического, онтологического, праксиологического и даже лингво-семиотического характера при осуществлении правового исследования транспортных отношений.

Помимо того, следует иметь в виду и то обстоятельство, что транспортное право сочетает в себе властно-организационные отношения, регулируемые административным правом, и имущественные отношения, регулируемые гражданским правом.

Вполне естественно, что наряду с перечисленными выше транспортными уставами и кодексами соответствующие отношения в области транспорта регулируются множеством правовых актов различной юридической силы.

В системе транспортного законодательства значимую роль играет такой кодифицированный акт, как Гражданский кодекс Российской Федерации. Глава 40 ГК РФ содержит основные, принципиальные положения, регламентирующие договор перевозки, подлежащие применению ко всем видам перевозки, конкретизируемые в иных нормативных правовых актах. При этом ГК РФ, естественно, регулирует исключительно частноправовые отношения.

Соответственно, 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.

Указанные аспекты правового регулирования транспортных отношений имеют принципиальный характер и подлежат обязательному учету при постановке вопроса о систематизации транспортного законодательства и выборе формы таковой систематизации.

Общеизвестно, что системность законодательства во многом обеспечивается путем издания кодифицированных актов в различных сферах. При этом надлежит учитывать отсутствие жесткой прямой зависимости между местом и уровнем институализации правового образования и наличием кодифицированного акта. Очевидно, что каждая самостоятельная отрасль права стремится иметь свой кодифицированный акт (основы, кодекс, устав, положение). Однако не всегда наличие кодифицированного акта является свидетельством самостоятельности соответствующей отрасли права. В связи с этим следует предвидеть возражения против создания единого транспортного кодекса Российской Федерации тех ученых, которые считают возможным кодифицировать исключительно законодательство, соответствующее самостоятельным отраслям права. Предуведомляя подобного рода возражения, следует отметить, что кодификация законодательства свидетельствует лишь о потребности особого урегулирования какой-либо сферы жизнедеятельности (как правило, экономической деятельности) в силу ее практической значимости и наличия массива нуждающихся в упорядочивании, систематизации нормативных правовых актов, но никоим образом не влечет за собой автоматического признания самостоятельности соответствующей отрасли права. Так, кодификация бюджетного законодательства, налогового законодательства, градостроительного законодательства и т.п. не является основанием признания их самостоятельными отраслями. Разумеется, транспортное право не может быть признано самостоятельной отраслью права, но вовсе не потому, что оно является составной частью права предпринимательского, которое определяется В. С. Белых как «гиперкомплексная отрасль права, состоящая из отдельных структурных образований, таких как банковское, биржевое право и др.», к числу которых поименованный автор относит и транспортное право[[13]](#footnote-13).

В условиях признанной значимости системного правового урегулирования разнородных отношений, возникающих в процессе и по поводу функционирования транспортной системы, транспортный кодекс РФ мог бы способствовать объединению и упорядочению множества нормативных актов, действующих в этой сфере, объединив их на основании одного, но существенного критерия — предмета регулирования, приведя их совокупность в некую систему.

В юридической литературе традиционно различают две формы систематизации: кодификацию и инкорпорацию[[14]](#footnote-14). Инкорпорация является одной из форм систематизации, предполагающей упорядочивание нормативных актов посредством их объединения по определенной системе в единых сборниках или иных изданиях без изменения содержания актов. Типичным примером инкорпорации является свод законов.

При кодификации происходит замена многочисленных нормативных правовых актов одним сводным, внутренне согласованным актом, охватывающим с максимально возможной полнотой соответствующую сферу общественных отношений. Результатом кодификации может являться кодекс, основы законодательства, устав, положение и др.

Попытки кодификации транспортного законодательства предпринимались еще в СССР [9], но оказались не вполне результативными. В итоге, в настоящее время, как и в период советской истории, в сфере транспортных отношений действует несколько самостоятельных законов, каждый из которых регулирует деятельность одного из пяти основных видов транспорта. Одновременно в ГК РФ перевозкам пассажиров и грузов посвящена гл. 40, включающая 17 статей. Основные положения гл. 40 ГК РФ фактически не имеют прямой силы и содержат отсылку к положениям транспортных уставов и кодексов.

Значимость урегулирования транспортных отношений, осознание несовершенства существующего транспортного законодательства, представленного не имеющей внутреннего системного единства механистически упорядоченной совокупностью нормативных правовых актов, не могло не повлечь за собой стремления объединить и систематизировать правовые нормы действующих федеральных законов в сфере транспорта.

Наиболее известной и заслуживающей внимания попыткой кодификации транспортного законодательства стало выполнение по заданию Минтранса России научно-исследовательской работы «Исследование направлений фундаментального развития транспортных кодексов и уставов Российской Федерации, разработка принципов и предложений по совершенствованию указанных нормативных актов путем подготовки единого Транспортного кодекса Российской Федерации». Разработка НИР была осуществлена группой преподавателей кафедры предпринимательского права УрГЮА под научным руководством В. С. Белых.

Как следует из немногочисленных представленных научной общественности материалов, основным выводом, полученным в результате проведенной работы, стало обоснованное умозаключение коллектива авторов о том, что «работа по кодификации транспортного законодательства своим масштабам сродни с разработкой проекта предпринимательского (хозяйственного) кодекса. Она не под силу одному или нескольким разрозненным научным коллективам. Научные исследования по разработке проекта транспортного кодекса России должны получить государственный статус в форме указа Президента РФ либо постановления Правительства РФ» В. С. Белых, под руководством которого выполнялось указанное исследование, по сути подвел итоги работы над проектом, изложив его результаты следующим образом: «Считаем, что принятие единого Транспортного кодекса РФ — это в целом утопическая идея. Нельзя объединить в единое целое “кодексовые” положения о различных видах транспорта (даже умозрительно выглядят нереалистично попытки объединить нормы о железнодорожной перевозке грузов с морской и воздушной). В связи с этим предлагаем для обсуждения следующие варианты — модели правового регулирования транспортных отношений:

1) принятие общего закона о транспорте;

2) консолидация отдельных законов, регулирующих близкие сферы транспортной деятельности (наземный транспорт, морской и речной транспорт, воздушный и космический);

3) разработка законов, направленных на регулирование отдельных аспектов транспортной деятельности»[[15]](#footnote-15).

Во-первых, в большинстве стран транспортное законодательство строится по схеме: общий кодифицированный акт (гражданский и (или) торговый кодекс) — специальные транспортные законы. Практически ни в одной стране поименованными выше исследователями не обнаружено наличие единого транспортного кодекса, с чем следует, вероятно, согласиться, поскольку наши поиски также не увенчались успехом.

Во-вторых, обосновано, что, хотя в США принят единый Транспортный кодекс, однако он далек и по форме, и по содержанию от кодекса цивилизованного рынка. Следует солидаризироваться с выводом о том, что Транспортный кодекс США — это свод законов, объединенных предметом (объектом) правового регулирования. Таким образом, следует признать обоснованным вывод также и о том, что Транспортный кодекс США представляет собой продукт инкорпорации, но не кодификации.

В-третьих, хотя в Консультативном отчете немецких специалистов отмечается, что «министерство транспорта и коммуникаций РК проявило особый интерес к немецкому транспортному законодательству, поскольку Германия является единственной страной, входящей в ЕС, которая кодифицировала свое транспортное законодательство», в Германии также отсутствует единый транспортный кодекс. Упомянутые выше исследователи обоснованно считают, что в настоящее время Коммерческий кодекс ФРГ (HGB) стал своего рода кодификацией частного транспортного законодательства, облегчающей применение и обеспечивающей более свободный доступ к соответствующим нормативным актам транспортного законодательства как для юристов, так и для практиков.

По результатам проведенного весьма абрисного и не претендующего на абсолютную глубину и бесспорность умозаключений исследования, представляется, тем не менее, сделать некоторые предварительные выводы.

Во-первых, очевидна сложность даже не задачи, а проблемы кодификации транспортного законодательства, поскольку решение ее возможно только при формировании соответствующей методологии и определении концептуальных подходов, так как приступать к решению частных вопросов без решения вопросов общего характера значит обрекать себя на «шатания и беспринципность».

Во-вторых, решение исследовательской проблемы должно решаться единым коллективом ученых и практиков, специализирующихся именно в области транспортного права. Как видно из представленного в статье анализа российского и казахстанского опыта исполнения научных работ по разработке транспортного кодека, в этих целях представляется более эффективным не проведение конкурсов на разработку НИР в соответствии с законодательством о контрактной системе, что однозначно предопределит победу в конкурсе демпингующей организации, не всегда способной решить научную проблему, а в рамках финансового обеспечения государственного задания подведомственной Минтрансу России организации, имеющей соответствующие наработки и потенциал согласно ст. 78.1 Бюджетного кодекса Российской Федерации. В случае же вполне понятного и обоснованного стремления заказчика обеспечить конкурентную борьбу и равные условия для всех участников можно было бы, тем не менее, посоветовать более тщательно готовить техническую документацию для проведения конкурса, предусматривая в качестве обязательных условия по наличию научного потенциала (естественно, из числа штатных сотрудников), научных разработок по транспортно-правовой проблематике (естественно, опубликованных и (или) подтвержденных) и т.п., соответствие которым участников конкурса позволит «отсечь» организации, стремящиеся лишь освоить бюджетные средства, но не решить поставленную задачу с необходимым для развития транспортной системы результатом. Попытки же создать транспортный кодекс, основываясь на энтузиазме представителей научной общественности, хотя и могут привести к временному успеху и даже позволить сформировать некий законопроект, однако без должной скрупулезной проработки неминуемо повлекут за собой множество проблем и будут обречены в лучшем случае на забвение.

В-третьих, проект транспортного кодекса должен состоять из общей и особенной частей, что является традиционным, практически фундированным и представляется вполне оправдавшим подходом, применяемым в ходе законотворчества [Методические рекомендации по юридико-техническому оформлению законопроектов, разработанных Правовым управлением Аппарата Государственной Думы Российской Федерации]. Возможно использование наработок предшествующих исследователей, согласно которым в общей части проекта единого транспортного кодекса РФ должны быть размещены главы, параграфы и статьи, в которых сосредоточены общие положения, относящиеся ко всем видам транспорта и имеющие общее значение для глав особенной части. На рассмотрение и обсуждение может быть поставлен вопрос о включении в общую часть раздела «Общие положения», ориентировочно состоящего из глав: «Основы транспортной деятельности», «Государственное регулирование в области транспорта», «Перевозка пассажиров, багажа (грузобагажа) и почтовых отправлений», «Перевозка грузов», «Военно-транспортная обязанность», «Обеспечение транспортной безопасности», «Ответственность на транспорте», «Обеспечение прав и законных интересов участников транспортных отношений». В особенной части проекта транспортного кодекса РФ должны найти отражение вопросы правового регулирования отдельных видов транспорта.

В-четвертых, учитывая сложность, социально-экономическую значимость, масштабность и объемность решаемой научно-практической проблемы, работа должна строиться поэтапно, как это было сделано, например, в отношении разработки и принятия частей первой и второй Налогового кодекса Российской Федерации. Это подразумевает, что разработка особенной части транспортного кодекса может быть начата исключительно после вступления в силу и «практической обкатки» общей части кодекса, не ранее по возможности полного устранения коллизий законодательства, вызванного принятием и вступлением в силу общей части.

# **2.2. Правовое регулирование деятельности в сфере транспортных обязательств при введении ограничений в условиях пандемии коронавируса**

Впервые со времен существования государственности и массовых заболеваний в XXI в. человечество столкнулось с реальной угрозой стяжения численности людей, живущих в разных странах и на разных материках. никогда границы между государствами не закрывались полностью, но реалии этого явления диктуют именно такие условия. Однако государства продолжают развиваться и взаимодействовать, продолжается деятельность различных органов и учреждений. И все же остаются виды деятельности, которые требуют непосредственного участия, связанного с перемещением на определённые расстояния.

Ситуация, сложившаяся в отдельных регионах и практически во всех развитых странах мира, показала, что человечество в своей достаточно развитой цивилизации не готово к резкому прекращению передвижения как на достаточно удаленные расстояния, так и на передвижения в одном населенном пункте. Отсутствие законодательной базы, регулирующей данные моменты в режиме ускоренной разработки и моментальной законодательной инициативы, привело к необходимости урегулирования вопросов, связанных с деятельностью граждан, предпринимателей, компаний, органов, организаций и учреждений в условиях пандемии. Причем моментально охватить все вопросы стало просто невозможно. Однако в России была успешной первая волна принятых решений, хотя она не смогла изначально предупредить несостоятельность отдельных субъектов предпринимательской деятельности.

На основании решения органов государственной власти, а именно Правительства Российской Федерации, и принятия соответствующих нормативных правовых актов на региональном уровне о введении ограничительных мер и решении вопроса предупреждения распространения вируса в первые месяцы одна из самых сложных ситуаций наблюдалась в сфере транспортных перевозок. Единовременно отменялись авиарейсы, за исключением бортов, перевозивших граждан Российской Федерации из-за рубежа на родину, почти полностью было прекращено железнодорожное и автобусное сообщение.

Естественно, это привело к нарушениям условий миллионов контрактов на поставки, перевозки и т.д. И следует отметить, что такая ситуация создалась не только в России, а затронула почти все страны мира. Отдельные регионы для поддержания режима самоизоляции повсеместно прекратили работу транспортных компаний, осуществляющих водные, морские перевозки и перевозки грузов и пассажиров. Кроме того, для поддержания режима самоизоляции руководством государства были введены нерабочие дни, обязательные для соблюдения всеми гражданами.

Однако подобное положение было вообще уникальным и произошло впервые, о чем свидетельствует отсутствие нормативного регулирования и алгоритма действий в подобных ситуациях. К таким мерам можно отнести: ответственность лиц за несоблюдение норм проживания в условиях пандемии, ответственность государственных структур и должностных лиц за несвоевременное решение вопросов по обращениям граждан и, наконец, решение проблем, связанных с убытками и ответственностью за неисполнение условий договоров, а также ненадлежащим исполнением условий, вытекающих из транспортных обязательств.

Достаточно тяжелым оказалось положение транспортных компаний, осуществляющих перевозки товаров, грузов и пассажиров. В ситуации, когда региональное, межрегиональное и межгосударственное сообщение практически прекращено, а для деятельности таких компаний затрачено немалое количество средств, многомиллионные убытки грозили прекращением их деятельности. Такое положение приводит к постановке вопросов о том, кто должен нести гражданско-правовую ответственность за убытки и наступает ли она в сфере транспортных обязательств по заключенным договорам.

В нормах отечественного законодательства отсутствует возможность перевозчика ссылаться на пандемию коронавируса как обстоятельства непреодолимой силы в случаях изменения времени либо даты оказания транспортных услуг, а также отказа в их предоставлении. Другая сторона также лишена подобного права при оплате этих услуг, поскольку ее невозможность объективно должна быть подтверждена в каждом конкретном случае. В таких обстоятельствах следует решать подобные вопросы путем проведения переговоров и уже при отсутствии консенсуса обращаться в судебные инстанции. В целях урегулирования подобных правоотношений (например, при изменении договора транспортных услуг) необходимо пользоваться статьями 451, 416—417 ГК РФ в досудебном и судебном порядке со ссылкой на принятые нормативные акты (Президента РФ, Правительства РФ) в связи с пандемией.

Во многих странах мирового сообщества, как и в России, руководством были приняты беспрецедентные меры запретительного характера. Например, в сфере авиаперелетов. На основании таких нововведений транспортные компании были вынуждены отменять рейсы, переносить их на неопределенные даты и т.д. Только в результате этого остались нерешенными вопросы возврата денежных средств.

Большинство компаний начали возвращать средств за неиспользованные билеты особым способом. Поскольку денежные средства в полном объеме вернуть не получается, компании стали выдавать их в виде депозита или ваучера. Причем в данном случае депозитом являлось возвращение фактической стоимости авиабилета не на счет клиента, а на виртуальный счет в личном кабинете лица, зарегистрировавшегося в данной авиакомпании. Подобным депозитом можно воспользоваться в течение 12 месяцев для оплаты стоимости нового билета.

Другие компании неиспользованные билеты без штрафных санкций конвертируют в билеты с открытой датой. В целом денежные средства можно было требовать к возврату только за возвратные билеты, на тарифы по невозвратным билетам условия полной компенсации не распространяются.

Общая норма по российскому гражданскому законодательству вследствие просрочки должника гласит: если исполнение утратило интерес, можно в одностороннем порядке отказаться от договора (п. 1 ст. 310, п. 2 ст. 405 ГК РФ). При этом перевозчик в силу непреодолимой силы не будет отвечать за убытки, причиненные просрочкой исполнения обязательства. То есть, гражданско-правовая ответственность транспортной организации по законодательству РФ не наступит.

Вместе с тем напомним, что в Гражданском кодексе РФ указано, что стороны, понесшие убытки в результате правомерных действий государственных органов, органов местного самоуправления или должностных лиц этих органов, а также иных лиц, которым государством делегированы властные полномочия, вправе требовать от них компенсации в случаях и порядке, определенных законом (ст. 16.1). Относительно транспортных обязательств Пленум Верховного Суда РФ дал разъяснения, что это возможно только в случаях, когда в соответствии с законом или иными правовыми актами установлены льготы или преимущества по провозной плате за перевозку грузов, пассажиров и багажа (п. 5 ст. 790 ГК РФ).

Президентом РФ в связи с пандемией коронавируса в числе мер поддержки экономики было заявлено о прямом субсидировании убытков для отраслей, оказавшихся в зоне риска. Так, из резервного фонда Правительства РФ были выделены 1,5 млрд руб. в целях предоставления в 2020 г. субсидий на возмещение затрат организациям воздушного транспорта, осуществляющим вывоз «российских граждан и граждан государств СНГ, Абхазии и Южной Осетии, въезжающих на территорию России в целях дальнейшего следования в государства своего гражданства». Субсидии были выделены и авиакомпаниям, которые осуществляют так называемые «вывозные рейсы» для российских граждан, находящихся в затруднительном положении в других странах в период пандемии коронавируса.

В соответствии с российским законодательством, а также на основании имеющейся практики судов по решению споров, где анализ этой практики? связанных с непреодолимой силой, к таким обстоятельствам не относятся предпринимательские риски. А именно, невозможно отнести к обстоятельствам непреодолимой силы или форс-мажору изменения валютных курсов, ухудшение экономического состояния предприятия и его банкротство, девальвация национальной валюты, что и происходит в настоящее время с учетом закрытия границ разных стран из-за пандемии коронавируса. В иных правовых системах можно наблюдать другие правила по освобождению должников от гражданско-правовой ответственности, но только в тех случаях, когда исполнить обязательство абсолютно невозможно.

Отдельные транспортные компании и организации для стабилизации ситуации на рынке перевозок самостоятельно приняли ряд послабляющих для контрагентов решений. Например, на официальном сайте ОАО «РЖД» была размещена информация, согласно которой граждане могут возвращать билеты без уплаты сбора, независимо от групповой или индивидуальной поездки.

Однако если на территории своего государства вопросы можно решить путем договоренностей с контрагентом в рамках договора либо посредством экстренных мер, принятых Президентом и Правительством Российской Федерации, то подобные вопросы могут возникнуть у российских транспортных компаний при выполнении договоров на территории иностранных государств. Если данная страна закрывает свои границы или запрещает въезд иностранцев, в этом случае запретительные меры могут рассматривать как обстоятельства непреодолимой силы, которые освобождают должника от ответственности. Но чтобы их подтвердить, необходимо задокументировать форс-мажор.

В отношении внешнеторговых сделок это делается, в частности, при помощи сертификата о форс-мажоре. Его выдает Торгово-промышленная палата Российской Федерации. Стороны внутренних договоров могут получить заключение о форс-мажоре. Для этого нужно обратиться в региональную палату. С 26 марта 2020 г. данные услуги стали бесплатными. Однако речь идет только о засвидетельствовании обстоятельств, возникших на территории нашей страны.

Вместе с тем можно попробовать направить запрос в российское посольство, консульство или торговое представительство, которые могут содействовать в получении официальных документов о форс-мажоре из иностранного государства.

С учетом норм ст. 416 Гражданского кодекса Российской Федерации обязательство может также быть прекращено в связи с невозможностью его исполнения. Следовательно, в условиях пандемии коронавируса ответственность в области транспортных обязательств должна определяться в индивидуальном порядке. При таком положении надо понимать, что признание какого-либо обстоятельства непреодолимой силой позволит не только освободить субъектов от гражданско- правовой ответственности в виде уплаты штрафных санкций, но и может привести к несостоятельности их контрагентов.

Следует обратить внимание на появившийся 8 июня 2020 г. Федеральный закон № 166-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях принятия неотложных мер, направленных на обеспечение устойчивого развития экономики и предотвращение последствий распространения новой коронавирусной инфекции».

Данный нормативно-правовой акт внес изменения практически во все транспортные уставы и кодексы, определив, что «Правительство Российской Федерации при угрозе возникновения и (или) возникновении отдельных чрезвычайных ситуаций, введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации на всей территории Российской Федерации либо на ее части вправе установить на соответствующей территории особенности исполнения договора перевозки пассажира, в том числе право перевозчика в одностороннем порядке изменить условия такого договора или отказаться от его исполнения и возвратить плату за проезд пассажира и за провоз его багажа в порядке и сроки, которые установлены Правительством Российской Федерации».

Данная норма свидетельствует о том, что в целом руководство страны уже сейчас готовится к подобного рода ситуациям, которые вероятно могут повториться и в будущем, причем уже можно говорить не только о COVID-19, но и иных возможных массовых заболеваниях, которые в состоянии парализовать на неопределенный срок деятельность не только транс-портных компаний, но и мирового сообщества в целом.

В случае отказа пассажира от перевозки при угрозе возникновения и (или) возникновении отдельных чрезвычайных ситуаций, введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации на всей территории Российской Федерации либо на ее части уплаченная плата за проезд и за провоз багажа подлежит возврату в порядке и сроки, которые установлены Правительством Российской Федерации».

Думается, что обсуждение вопросов, связанных с приведением нормативно-правовых актов, касающихся гражданско-правовой ответственности в сфере транспортных обязательств, в соответствие с создавшейся ситуацией, необходимо проводить в комплексном масштабе. Для начала целесообразно создать рабочие группы и поставить перед ними вопросы о допустимости гражданско-правовой ответственности в условиях форс-мажора, чрезвычайных ситуаций, непредотвратимой и др. Затем создать единый перечень предложений с возможным внесением изменений в гражданское законодательство России.

На основе рассмотренных примеров, а также норм измененного в экстренные сроки законодательства можно сделать вывод о том, что далеко не всегда подобные обстоятельства могут считаться непредотвратимыми. Это касается не только отдельных обязательств, но и договоров в сфере транспортных обязательств. Поэтому закономерно утверждение о том, что непреодолимой силой является событие, последствия которого не могут быть предотвращены при данных обстоятельствах любым другим таким же участником современного гражданского оборота.

Результатом работы транспортных кампаний в условиях пандемии коронавируса должно стать введение не только в локальных нормативных актах, но и в нормах Гражданского кодекса РФ положений об отмене гражданско-правовой ответственности либо ее частичной отмене при установлении ситуаций, связанных с введением режимов самоизоляции, пандемии и т.д.

Для стабилизации ситуации, связанной с возвратом затраченных физическими лицами денежных средств на раннее бронирование, приобретение билетов с различными транспортными кампаниями, следует в обязательном порядке создавать в последних специальные фонды денежных средств, находящихся в резерве, для решения вопросов по возврату стоимости билетов без ущерба для их дальнейшей деятельности.

# **2.3. Совершенствование правового регулирования деятельности транспортных организаций**

Как отдельный вид предпринимательской деятельности, активно развивающийся в Российской Федерации, транспортная деятельность представляет собой комплекс услуг по обеспечению перевозок грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта, оказываемых субъектами предпринимательских отношений в этой сфере, а также организационных отношений, непосредственно не связанных с осуществлением перевозок, но обеспечивающих функционирование транспортной сферы.

Как отмечает ряд ученых, транспортная деятельность, как вид предпринимательской деятельности является необходимым элементом, обеспечивающим функционирование и развитие экономики государства, его внешнеэкономические связи[[16]](#footnote-16). Поэтому качество регулирования такой деятельности напрямую связана с вопросами эффективности развития и функционирования государства.

В связи с этим настоящая работа будет посвящена вопросам изучения отдельных проблем регламентации такой деятельности и выработке предложений по совершенствованию ее правового регулирования.

Совершенствование законодательного регулирования ответственности перевозчика за просрочку доставки груза.

В соответствии со ст. 793 ГК РФ, в случае неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную Гражданским Кодексом, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. В гражданском кодексе норма, устанавливающая ответственность перевозчика за просрочку доставки груза отсутствует, поэтому в силу ст. 793 ГК РФ такая ответственность установлена транспортными уставами и кодексами.

При этом транспортные уставы и кодексы предусмотрели ограниченный характер ответственности перевозчика, что для клиентуры явилось негативным моментов в соблюдении их прав на полное возмещение причиненных убытков в связи с просрочкой доставки груза перевозчиком.

Так, в случае просрочки доставки груза ответственность установлена в транспортном законодательстве либо в форме исключительной неустойки - штрафа (ст. 120 ВК РФ, п. 11 ст. 34 УАТГНЭТ) либо пени (ст. 97 УЖТ РФ, п. 1 ст. 116 КВВТ РФ). В соответствии с п. 2 ст. 170 КТМ РФ ответственность перевозчика за просрочку доставки принятого для перевозки груза не может превышать размер фрахта, подлежащего уплате согласно договору морской перевозки груза.

Как справедливо отмечается, установленные в транспортном законодательстве штрафные санкции не решают задачи договорной ответственности, поэтому перевозчик должен отвечать в размере понесенного клиентурой всего ущерба[[17]](#footnote-17). Такая позиция заслуживает поддержки. В этой связи предлагается отказаться от ограниченной ответственности перевозчика за просрочку доставки груза, для чего необходимо внесение изменений в следующие нормативные правовые акты.

Во-первых, ст. 97 УЖТ РФ следует дополнить абзацем: Уплата пени не освобождает перевозчика (при перевозках в прямом смешанном сообщении - перевозчика соответствующего вида транспорта, выдавшего груз) от возмещения убытков, связанных с просрочкой доставки груза в части, не покрытой неустойкой.

Во-вторых, п. 1 ст. 116 КВВТ РФ следует дополнить абзацем 2 следующего содержания: Помимо уплаты пени, перевозчик или буксировщик возмещает убытки, связанные с несоблюдением сроков доставки груза, в части, не покрытых неустойкой.

В-третьих, следует дополнить ст. 120 ВК РФ абзацем следующего содержания: Помимо уплаты пени, перевозчик возмещает убытки, связанные с просрочкой доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения в части, не покрытых неустойкой.

В-четвертых, необходимо дополнить п. 11 ст. 34 УАТГНЭТ абзацем в следующей редакции: Помимо уплаты пени, перевозчик возмещает убытки, связанные с просрочкой доставки груза в части, не покрытой неустойкой.

В-пятых, необходимо изложить п. 2 ст. 170 КТМ РФ в следующей редакции: Помимо возврата фрахта, за просрочку доставки принятого для перевозки груза перевозчик возмещает убытки, связанные с просрочкой доставки груза.

Отказ от ограниченной ответственности перевозчика за просрочку доставки груза будет являться надежной гарантией соблюдения интересов потребителей транспортных услуг.

Совершенствование транспортного законодательства об ответственности перевозчика за несохранность груза.

Ответственность за нарушение обязательств по перевозке устанавливается Гражданским кодексом РФ, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон (п. 1 ст. 793 ГК РФ). Нормы об ответственности перевозчика за несохранность груза нашли свое отражение в ст. 796 ГК РФ, ст. 96 УЖТ РФ, п. 1 ст. 119 КВВТ РФ, п. 1 ст. 169 КТМ РФ, п. 1 ст. 119 ВК РФ, п. 7 ст. 34 УАТГНЭТ. Положения указанных статей объединяет общий признак - все они установили ограниченную ответственность перевозчика за несохранность груза.

Так, при утрате или недостаче груза, ущерб возмещается в размере стоимости утраченного или недостающего груза, а при его повреждении - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость (п. 2 ст.796 ГК РФ, ст. 96 УЖТ РФ, п. 1 ст. 119 КВВТ РФ, п. 1 ст. 169 КТМ РФ, п. 1 ст. 119 ВК РФ, п. 7 ст. 34 УАТГНЭТ). Таким образом, ответственность за несохранность груза предусматривается в форме возмещения реального ущерба, возможность возмещения упущенной выгоды исключается.

По вопросу о правомерности ограничения ответственности в договорных отношениях, где положение сторон подразумевается равным, в свое время в фундаментальных работах по гражданскому праву был сформулирован принципиальный тезис, согласно которому строгое проведение договорной дисциплины требует полного возмещения всех убытков, вызванных неисполнением обязательства[[18]](#footnote-18). Ученые юристы считают, что сторона, не исполнившая или ненадлежащим образом исполнившая обязательство, должна возместить другой стороне все понесенные ею убытки - как имущественный ущерб, так и неполученные доходы[[19]](#footnote-19).

По мнению И.С. Самощенко и М.Х Фарукшина, «принцип полного возмещения вреда является ведущим специфическим принципом гражданско-правовой ответственности»[[20]](#footnote-20). Его применение «диктуется необходимостью восстановить права потерпевшей стороны в обязательстве»[[21]](#footnote-21). Поэтому установление ограниченной ответственности перевозчика на протяжении длительного времени небезосновательно критиковалось на страницах юридической литературы[[22]](#footnote-22).

Высказанные мнения особенно актуальны для современного этапа активного развития рыночных отношений, в том числе касающихся перевозок грузов. В этих условиях особое значение приобретает соответствие договорных транспортных правоотношений основополагающим принципам гражданского права. Недопустимо, чтобы один из участников перевозки - перевозчик находился в более привилегированном положении, чем другие участники транспортного процесса, грузоотправитель и грузополучатель.

Кроме того, «ограничение ответственности перевозчика не стимулирует его в полной мере к надлежащему выполнению лежащих на нем обязательств и делает его менее привлекательным для клиентов ... несущих в некоторых случаях значительные убытки от доставки им несохранного груза либо полной утраты груза»[[23]](#footnote-23). Поэтому законодательному ограничению ответственности перевозчика, являющегося «сильной» стороной в договорных отношениях, нельзя найти логичных и убедительных объяснений.

В связи с этим представляется необходимым законодателю установить за несохранность груза обязанность полного возмещения перевозчиком причиненных убытков, в том числе и упущенной выгоды, в следующих нормативных правовых актах.

Во-первых, ст. 96 УЖТ РФ дополнить абзацем 4 следующего содержания: Помимо возмещения ущерба в размерах, установленных настоящей статьей, перевозчик возмещает иные убытки, причиненные при перевозке груза в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Во-вторых, п. 1 ст. 119 КВВТ РФ дополнить абзацем следующего содержания: Помимо возмещения ущерба, возмещаются иные убытки, вызванные утратой, недостачей, повреждением (порчей) груза или багажа в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

В-третьих, п. 2 ст. 169 КТМ РФ дополнить абзацем следующего содержания: Помимо возмещения ущерба перевозчик возмещает иные убытки, вызванные утратой или повреждением принятого для перевозки груза в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

В-четвертых, п. 1 ст. 119 ВК РФ дополнить п.п. 4 следующего содержания: Помимо возмещения ущерба, возмещаются иные убытки, вызванные утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

В-пятых, п. 7 ст. 34 УАТГНЭТ дополнить абзацем следующего содержания: Помимо возмещения ущерба, причиненного при перевозке груза, багажа, установленного настоящей статьей, перевозчик возмещает иные убытки в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

В-шестых, изложить п. 2 ст. 796 ГК РФ в следующей редакции:

Предложение об установлении полной гражданско-правовой ответственности перевозчика за несохранность принятого к перевозке груза полностью корреспондирует положениям Концепции развития гражданского законодательства Российской Федерации[[24]](#footnote-24), разработанной на основании Указа Президента Российской Федерации от 18 июля 2008 г. № 1108 «О совершенствовании Гражданского кодекса Российской Федерации» и одобренной решением Совета при Президенте Российской Федерации по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства от 7 октября 2009 г.

Направления унификации, используемой в транспортном законодательстве терминологии Регулируя ответственность перевозчика за несохранность принятого для перевозки груза различными транспортными уставами и кодексами, законодатель проявляет непоследовательность в решении однотипных вопросов его ответственности. Это касается использования различной терминологии в обозначении негативных последствий, причиненных грузовладельцу при несохранности груза. На воздушном транспорте используется термин вред (п. 1 ст. 126 ВК РФ), на железнодорожном, внутреннем водном и автомобильном - ущерб (п. 1 ст. 119 КВВТ РФ, ст. 96 УЖТ РФ, п. 7 ст. 34 УАТГНЭТ).

Такой разнобой в терминологии без каких-либо комментариев и конкретизации ведет только к усложнению понимания участниками транспортных правоотношений отдельных элементов и категорий ответственности и применения их на практике. Применение термина «ущерб», оправданно при обозначении меры гражданско-правовой ответственности, когда возмещению подлежит утраченное или поврежденное имущество, исключая возмещение упущенной выгоды, например, при утрате, недостаче, повреждении или порчи груза (ст. 796 ГК РФ, ст. 96 УЖТ РФ). Соответственно, в рамках унификации транспортного законодательства, термин «вред», используемый в пп. 1 п. 1 ст. 126 ВК РФ, должен быть заменен на термин «ущерб».

Не унифицировано в транспортном законодательстве и содержание термина «несохранность» груза. Так, на железнодорожном, внутреннем водном, воздушном и автомобильном транспорте используются понятия «утрата», «недостача», «порча» или «повреждение» груза, как отдельные случаи несохранности (ст. 96 УЖТ РФ, ст. 117 КВВТ РФ, ст. 118 ВК РФ, п. 5 ст. 34 УАТ и ГНЭТ). При морских перевозках в соответствии со ст. 166 КТМ РФ ответственность наступает только за утрату или повреждение груза. Следовательно, при морских перевозках перевозчик, исходя из содержания ст. 166 КТМ РФ не несет ответственности за недостачу или порчу груза. Однако отсутствие этих терминов в ст. 166 КТМ РФ не освобождает перевозчика от ответственности за недостачу или повреждение груза, так как существующими терминами на морском транспорте охватываются такие понятия, как «порча» и «недостача» груза[[25]](#footnote-25). Однако для унификации транспортного законодательства следует использовать терминологию, которая закреплена в ГК РФ, поэтому необходимо дополнить норму ст. 166 КТМ РФ терминами «недостача» и «порча» груза.

Содержания иных статей КТМ РФ, регламентирующие ответственность перевозчика, должны быть также приведены в соответствие с положением ст. 796 ГК РФ, устанавливающей ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа.

Совершенствование нормативного регулирования пределов ответственности перевозчика.

В п. 2 ст. 793 ГК РФ закреплено позитивное для клиентуры правило, в соответствии с которым соглашения транспортных организаций с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны. То есть, закон не допускает возможности в договорном порядке уменьшить установленные законодательством пределы ответственности перевозчика.

В данном случае преследуется цель гарантировать соблюдение интересов «слабой» стороны договора перевозки, какой являются грузовладельцы. Но последующей оговоркой в п. 2 ст. 793 ГК РФ о том, что исключением из этого правила могут быть случаи, когда возможность таких соглашений при перевозках грузов предусмотрена транспортными уставами и кодексами, законодатель дискредитирует поставленную цель. Примером тому служит п. 2 ст. 175 КТМ РФ, закрепляющий право перевозчика заключать соглашение об освобождении его от ответственности или уменьшении ее пределов.

Другие транспортные уставы и кодексы устанавливают запрет соглашений перевозчика с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика, но с оговоркой, если иное не установлено соответствующим транспортным законом (ст. 114 УЖТ РФ, ст. 37 УАТГНЭТ). Единственный транспортный закон, который без каких-либо оговорок устанавливает запрет на соглашения перевозчиков с грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика, - КВВТ РФ, закрепивший такую норму в ст. 122.

Представляется, что для реального обеспечения интересов грузовладельца при перевозках, целесообразно исключить возможность в договорном порядке уменьшить или исключить установленные законодательством пределы ответственности перевозчика в рассмотренных выше нормативных правовых актах:

Проблема переложения бремени доказывания вины на грузополучателя.

Один из важных моментов, непосредственно касающийся соблюдением прав грузовладельцев в случаях прибытия поврежденного груза, является вопрос о доказывании вины перевозчика. В гражданском праве действует принцип, в соответствии с которым бремя доказывания невиновности возлагается на то лицо, которое допустило нарушение обязательства при осуществлении предпринимательской деятельности (ч. 3 ст. 401 ГК РФ).

Применительно к перевозчику, положение о возложении на перевозчика бремени доказывания своей невиновности закреплено в п. 1 ст. 796 ГК РФ, в соответствии с которой «Перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, ... если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза или багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело».

Однако, законодатель отступает от этого положения и в определенных случаях возлагает бремя доказывания виновности перевозчика на грузоотправителя и грузополучателя. Так, например, ст. 168 КТМ РФ устанавливает, что перевозчик не несет ответственность за несохранность груза, если он прибыл в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика. Такая же по содержанию норма закреплена и в ст. 118 УЖТ РФ, п. 2 ст. 118 КВВТ РФ.

Такая трактовка транспортных норм противоречит ГК РФ и, в частности, п. 3 ст. 401, п. 1 ст. 796. На это положение справедливо обращается внимание в юридической литературе[[26]](#footnote-26). Что касается применения рассматриваемых норм на практике, то В.В. Витрянский отмечает, « ... ни грузоотправитель, ни грузополучатель с момента принятия груза к перевозке в пункте отправления и до выдачи его получателю в пункте назначения не имеют никакой физической возможности контролировать действия перевозчика, связанные с доставкой груза, и фиксировать допускаемые им нарушения»[[27]](#footnote-27).

Следует отметить, что после введения в действие части второй ГК РФ, включающего главу 40 и ст. 796, ученые-цивилисты обращали внимание, что соответствующие статьи транспортных кодексов и уставов, содержащие положения о возложении обязанности доказывания виновности перевозчика при несохранности груза на контрагента, противоречат положениям п. 1 ст. 796 ГК РФ. Эта статья не предусматривает возможности определения в транспортных кодексах и уставах случаев, когда доказывание вины перевозчика в утрате, недостаче, повреждении (порче) груза возлагается на получателя или отправителя [21; 16]. В ранее действовавшем ГК норма о возложении на грузовладельца доказывания вины перевозчика существовала (ст. 382 ГК РСФСР 1964 г.).

Включение нормы о доказывании вины перевозчика грузовладельцем в новые транспортные уставы и кодексы объясняется желанием для транспортных организаций сохранить прежний порядок, при котором они автоматически освобождались от ответственности, «стоило им только сослаться на исправность пломбы, сопровождение груза проводником или на иные формальные обстоятельства».

Еще один аспект рассматриваемой проблемы касается вопроса о том, что положения ст. 118 УЖТ РФ, п. 2 ст. 118 КВВТ РФ и ст. 168 КТМ РФ ориентируют перевозчика, не на обеспечение сохранности перевозимого груза, а на обеспечение исправности транспортных средств, грузовых помещений, контейнеров, тары, запорно-пломбировочных устройств, пломб, т.е. соблюдение формальных моментов.

Исходя из вышеизложенного, можно сформулировать следующий вывод. В целях устранения противоречия между положениями транспортного законодательства, предусматривающими конкретные случаи презумпции невиновности перевозчика и возложения доказывания обратного на грузоотправителя и грузополучателя и нормами об ответственности перевозчика за несохранность груза, содержащихся в ГК РФ, необходимо привести нормы транспортного законодательства (ст. 118 УЖТ РФ, п. 2 ст. 118 КВВТ РФ и ст. 168 КТМ РФ) в соответствие с Гражданским кодексом - п. 3 ст. 401 ГК РФ и п. 1 ст. 796 ГК РФ.

# **Заключение**

По результатам исследования, представленного в работе, можно сделать следующие выводы.

Конституция РФ затрагивает общие положения регулирования транспортной деятельности. Конституционные основы регулирования транспортной деятельности сводятся к регулированию федерального транспорта и путей сообщения, признанию норм международного права частью правового регулирования Российской Федерации и закреплению принципа свободного перемещения услуг. Транспортная деятельность является связующим звеном во всех социально-экономических отношениях государства, она способна охватывать практически все регионы. Осуществление транспортной деятельности обеспечивает жизнедеятельность как внутри страны, так и за ее пределами.

В целях эффективного правового регулирования необходимо осуществить устранение конституционного правового пробела в части регулирования транспортного обслуживания субъектов РФ и муниципальных образований путем внесения в ст. 72 Конституции РФ нормы о регулировании транспортной деятельности, регулирующей вопросы совместного ведения Российской Федерации и субъектов Российской Федерации.

В качестве источника права принято понимать юридическую форму выражения воли государства, с помощью которой она становится обязательной для исполнения. Система правового регулирования транспортного права состоит из конституционных положений, целого ряда специализированных транспортных уставов и кодексов, принятых в форме федеральных законов и детально регламентирующих транспортные отношения, а также подзаконных нормативных правовых актов и характеризуется в целом признаками стабильности, систематизированности, объемности, значительным наличием императивных норм, широким применением норм международного права, а также принципом иерархии системы. Перечень и анализ базовых нормативных правовых актов в сфере транспорта позволяет сделать вывод о том, что спецификой регулируемых отношений на транспорте является оказание услуг, связанных с использованием транспортных средств в целях осуществления перевозки пассажиров и материальных объектов (грузов, багажа). Необходимость выявления и анализа ряда наиболее актуальных проблем нормативно-правового регулирования транспортной сферы, обусловлена развитием транспортной отрасли.

Дискуссия ученых о создании единого Транспортного кодекса продолжается долгое время. Принятие такого рода документа проблематично, поскольку данный вид деятельности, хоть и обусловлен общим предметом, осуществляется различными видами транспорта и требует более узкой специфики регулирования.

Транспортное право - это единая взаимосвязанная комплексная отрасль российского права, содержащая нормативные правовые положения, относящиеся к различным отраслям законодательства (конституционного, земельного, гражданского, административного, предпринимательского, договорного, уголовного).

При изучении метода и задач транспортной деятельности следует вывод: так как транспортное право является комплексной отраслью права, она не имеет свой метод регулирования отношений. Здесь идет речь о заимствовании транспортным правом уже известных российскому праву и используемых другими отраслями права методов.

Цели правового регулирования транспортной деятельности - это достижение нормативного упорядочивания общественных отношений, которое необходимо в отношении организации и деятельности транспортных организаций и иных субъектов, оказывающих транспортные услуги.

Исходя из приведенного анализа понятия и правовой характеристики транспортной деятельности, можно прийти к выводу, что транспортными организациями являются юридические лица, осуществляющие лицензируемую деятельность, связанную с выполнением организационных и технологических операций по перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным, железнодорожным, воздушным, водным (морским, речным) и другими видами транспорта или сочетанием этих видов транспорта, в том числе транспортно-экспедиционную деятельность и другие связанные с перевозкой транспортные работы и (или) услуги, выполняемые на договорной основе или иных законных основаниях.

В силу п.1 ст. 49 ГК РФ отдельными видами деятельности, перечень которых определяется законом, юридическое лицо может заниматься только на основании специального разрешения (лицензии). Лицензирование отдельных видов деятельности осуществляется в целях предотвращения ущерба правам, законным интересам, жизни или здоровью граждан, окружающей среде, объектам культурного наследия народов Российской Федерации, возможность нанесения которого связана с осуществлением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями отдельных видов деятельности. Следует внести уточнения в ст.14.1.2 КоАП РФ о предпринимательстве в области транспорта без лицензии в отношении уточнения субъектов ответственности и размера административного штрафа, для более жесткого контроля за деятельностью юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Для наиболее эффективного функционирования транспортной деятельности в России, необходимо совершенствование законодательства в области транспорта. На данный момент существует Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., в которой выражено развитие транспортного комплекса. Это необходимо для решения актуальных проблем на основе проведенных статистических исследований и реализации новых возможностей.

В рамках международного права необходимо принять Всеобщую транспортную конвенцию, положения которой установят правила и процедуры регулирования транспортной деятельности различных государств.

# **Список использованной литературы**

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 14.03.2022) // опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации http://pravo.gov.ru - 14.03.2022
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. от 01.07.2021, с изм. от 08.07.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022) // опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации http://pravo.gov.ru – 01.07.2021
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 16.04.2022) // опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации http://pravo.gov.ru - 16.04.2022
4. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 30.12.2021) // опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации http://pravo.gov.ru – 30.12.2021
5. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 14.03.2022) // опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации http://pravo.gov.ru - 14.03.2022
6. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 02.07.2021) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2022) // опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации http://pravo.gov.ru - 02.07.2021
7. Федеральный закон от 10.01.2003 N 18-ФЗ (ред. от 02.07.2021) "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" // опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации http://pravo.gov.ru - 02.07.2021
8. Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 N 2200 (ред. от 30.11.2021, с изм. от 12.03.2022) "Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации" (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2022) // Официальный интернет-портал правовой информации http://pravo.gov.ru, 23.12.2020
9. Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р "О Транспортной стратегии Российской Федерации" //Собрание законодательства РФ.2008. № 50. Ст. 5977
10. Ананьева А.А. Система нормативных юридических конструкций гражданско-правовых договоров оперативного управления транспортной деятельностью. Саратов: Издательский центр "Наука", 2015. С. 321-323.
11. Бажина, М. А. Понятие «транспортное средство» в транспортном праве (статья) // Транспортное право. — 2017. — № 1.
12. Бажина М. А. Особенности развития транспортного законодательства в период с 1930 по 1964 года // Советский конституционализм, государство и право в 1930 - 1964 гг.: доктрина, институты и репрезентации. Материалы круглого стола / под общ. ред. К. С. Коровина, В.С. Плетникова. Екатеринбург. УрГЮУ. 2020. С. 53-68.
13. Белых, В. С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ) / В.С. Белых. - М.: Проспект, 2019. - 152 c.
14. Голубкина, К.В. Правовое регулирование обеспечения транспортной безопасности в России / К. В. Голубкина, С. К. Абрамян // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. - 2017. - № 6-7. - С. 109-111.
15. Духно Н. А. Землин А. И. Транспортное право. Общая часть: учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. - М.: Юридический институт МИИТа, 2017. - 259 с.
16. Егиазаров, В.А. Транспортное право / В.А. Егиазаров. - Москва: Гостехиздат, 2018. - 151 c.
17. Елисеев, Борис Воздушные перевозки: моногр. / Борис Елисеев. - М.: Дашков и К, 2019. - 512 c.
18. Защита прав государства как акционера и собственника на морском транспорте. - М.: Юнити-Дана, Закон и право, 2017. - 192 c.
19. Землин А. И., Холиков И. В., Мельникова А. А. Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры: монография. - Москва: Юридический институт МИИТ, 2019. - 92 с.
20. Землин А.И. Административно-правовые аспекты обеспечения транспортной безопасности // Национальная безопасность и стратегическое планирование. 2019 № 4 (28). С. 10-14.
21. Иванова, Т. Н. Правовое регулирование отношений по морской перевозке грузов в линейном сообщении в Российской Федерации. Монография / Т.Н. Иванова. - М.: Юстицинформ, 2020. - 160 c.
22. Куныгина Л.В. Особенности транспортных систем в России /Л.В. Куныгина // Сборник: Актуальные проблемы и перспективы развития транспорта, промышленности и экономики России (ТрансПромЭк 2020). труды Международной научно-практической конференции. Ростовский государственный университет путей сообщения. Воронеж, 2020. С. 162-165.
23. Мамонова, М. В. Отдельные проблемы кодификации транспортного законодательства РФ // Транспортное право и безопасность. - 2019. - № 1(25).
24. Меркулова Г. В. Источники правового регулирования транспортной деятельности / Г. В. Меркулова // Вестник Самарской гуманитарной академии. Серия: Право - 2016. - № 1-2 (18) - С. 143-151.
25. Предпринимательство и бизнес: финансово-экономические, управленческие и правовые аспекты устойчивого развития: моногр. / А.В. Шаркова [и др.] ; под ред. М.А. Эскиндарова. – М.: Дашков и Ко, 2016. – 710 с
26. Транспортное право: учебник для среднего профессионального образования / ответственный редактор Н. А. Духно, А. И. Землин. - Москва: Издательство Юрайт, 2020.
27. Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / Н. А. Духно [и др.] ; ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2022. — 435 с.
28. Хотько О.А., Чеботарева А.А. Правовые вопросы международного сотрудничества в сфере обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности // Транспортное право и безопасность. 2021. № 1. С. 33–45
29. Хотько О.А. Анализ законодательства в области защиты прав граждан в условиях негативного воздействия транспортной деятельности // Тенденции развития юридической науки на современном этапе : сб. ст. IV Всерос. науч. конф. с междунар. участием (18 окт. 2019 г.) / отв. ред. Е.С. Трезубов. М. : Проспект, 2020. С. 282–291.
30. Целуйко А.В., Петроченко В.В. Вопросы информационного обеспечения транспортной безопасности в условиях современности // Транспортное право. 2017. № 4. С. 28-31.
31. Официальный сайт Министерства транспорта РФ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.mintrans.ru (дата обращения 26.04.2022)

1. Белых, В. С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ) / В.С. Белых. - М.: Проспект, 2019. - 152 c. [↑](#footnote-ref-1)
2. Ананьева А.А. Система нормативных юридических конструкций гражданско-правовых договоров оперативного управления транспортной деятельностью. Саратов: Издательский центр "Наука", 2015. С. 321-323. [↑](#footnote-ref-2)
3. Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / Н. А. Духно [и др.] ; ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2022. — 435 [↑](#footnote-ref-3)
4. Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности (лекция в рамках учебного курса «Предпринимательское право») // Предпринимательское право. Приложение «Бизнес и право в России и за рубежом». 2012. №3. С. 2. [↑](#footnote-ref-4)
5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 01.07.2021, с изм. от 08.07.2021) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022) // опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации http://pravo.gov.ru – 01.07.2021 [↑](#footnote-ref-5)
6. Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 14.03.2022) // опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации http://pravo.gov.ru - 14.03.2022 [↑](#footnote-ref-6)
7. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 30.12.2021) // опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации http://pravo.gov.ru – 30.12.2021 [↑](#footnote-ref-7)
8. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ (ред. от 14.03.2022) // опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации http://pravo.gov.ru - 14.03.2022 [↑](#footnote-ref-8)
9. Дозорцев В.А. Один кодекс или два? (Нужен ли Хозяйственный кодекс наряду с Гражданским?) // Вестник гражданского права. 2008. №4. Т. 8. С. 266-267 [↑](#footnote-ref-9)
10. Стрельникова И.А. Проблемы правового регулирования транспортной деятельности // Современное право. 2012. №1. С. 17. [↑](#footnote-ref-10)
11. Конин М.Н. Теоретические проблемы становления концепции транспортного права в условиях реформирования транспортной отрасли экономики в РФ // Транспортное право в условиях реформирования транспортной отрасли Российской Федерации. 2011. С. 92-96. [↑](#footnote-ref-11)
12. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года: утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р [↑](#footnote-ref-12)
13. 1Белых, В. С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ) / В.С. Белых. - М.: Проспект, 2019. - 152 c. [↑](#footnote-ref-13)
14. Землин, А. И. Транспортное право в системе российского права // Транспортное право: общая часть : учебник / под ред. Н. А. Духно, А. И. Землина. — М. : Юридический институт МИИТа, 2017. С. 21—30. [↑](#footnote-ref-14)
15. Голубкина, К.В. Правовое регулирование обеспечения транспортной безопасности в России / К. В. Голубкина, С. К. Абрамян // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. - 2017. - № 6-7. - С. 109-111. [↑](#footnote-ref-15)
16. Предпринимательство и бизнес: финансово-экономические, управленческие и правовые аспекты устойчивого развития : моногр. / А.В. Шаркова [и др.] ; под ред. М.А. Эскиндарова. - М. : Дашков и Ко, 2016. - 710 с. [↑](#footnote-ref-16)
17. Смирнов, В.Т. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения / В.Т. Смирнов, В.Ф Яковлева. - Л. : Изд-во ЛГУ, 1978. [↑](#footnote-ref-17)
18. Новицкий, И.Б. Общее учение об обязательстве / И.Б. Новицкий, Л.А. Лунц. - М. : Госюриздат, 1950. [↑](#footnote-ref-18)
19. Иоффе, О.С. Советское гражданское право / О.С. Иоффе. - Л. : Изд-во ЛГУ, 1950.

    Иоффе, О.С. Гражданское право Республики Казахстан / О.С. Иоффе // Размышления о праве: Статьи. Комментарии. Практика. - Астана, 2002.

    Советское гражданское право / под ред. О.А. Красавчикова. - М. : Высш. шк., 1968. [↑](#footnote-ref-19)
20. Самощенко, И.С. Ответственность по советскому законодательству / И.С. Самощенко, М.Х. Фарукшин. - М. : Юрид. лит., 1972. [↑](#footnote-ref-20)
21. Брагинский, М.И. Договорное право. Книга первая: Общие положения / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. - 2-е. изд. - М. : Статут, 2003. [↑](#footnote-ref-21)
22. Халфина, Р.О. Право и хозрасчет / Р.О. Халфина. - М. : Юрид. лит., 1975.

    Братусь, С.Н. Юридическая ответственность и законность / С.Н. Братусь. - М. : Юрид. лит., 1976.

    Малеин, Н.С. Имущественная ответственность в хозяйственных отношениях / Н.С. Малеин. - М. : Наука, 1968. [↑](#footnote-ref-22)
23. Припузова, О.Н. Гражданско-правовое регулирование договора перевозки грузов внутренним водным транспортом : дис. .. .канд. юрид. наук / О.Н. Пуазова. - М., 2006 [↑](#footnote-ref-23)
24. Концепция развития гражданского законодательства Российской Федерации [Электронный ресурс] / Портал Российского частного права. - Режим доступа: http://www.privlaw.ru/ (дата обращения: 28.04.2022). [↑](#footnote-ref-24)
25. Егиазаров, В.А., Совершенствование законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении / В.А. Егиазаров ; науч. ред. М.Г. Масевич. - Казань : Изд- во Казан. ун-та, 1984.

    Комментарий к Гражданскому кодексу РФ. Часть вторая (постатейный) / Е.А. Валявина [и др.] ; под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006. [↑](#footnote-ref-25)
26. 1Витрянский, В.В. Договор перевозки / В.В. Витрянский. - М. : Статут, 2001.

    Гражданское право. В 2 т. Т. 2. Полутом 2 : учеб. / отв. ред. Е.А. Суханов. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : БЕК, 2000.

    Гражданское право России. Ч. 2. Обязательственное право : курс лекций / отв. ред. О.Н. Садиков. - М. : БЕК, 1997.

    Моргунова, Г.А. Правовое регулирование обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом : дис. .канд. юрид. наук / Г.А. Моргунова. - М., 2004. [↑](#footnote-ref-26)
27. Брагинский, М.И. Договорное право. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. - М. : Статут, 2004. [↑](#footnote-ref-27)