

В. С. Белых

**ТРАНСПОРТНОЕ
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО РОССИИ
И ЗАРУБЕЖНЫХ ГОСУДАРСТВ,
ЕС, ШОС, ЕврАзЭС
(СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ)**

МОНОГРАФИЯ

Ответственный редактор
доктор юридических наук, профессор
В. А. Бублик

Владимир Сергеевич Белых
Транспортное
законодательство
России и зарубежных
государств, ЕС, ШОС,
ЕврАзЭС (сравнительно-
правовой анализ)

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=21556794

Издательство "Проспект"; 2013

ISBN 9785392008667

Аннотация

При подготовке монографии использованы современные достижения теории и практики правового регулирования транспортной деятельности, опыт законотворчества и научных исследований в странах ближнего и дальнего зарубежья, включая государства – члены Евросоюза, ЕврАзЭС и ШОС. Для студентов, аспирантов, преподавателей юридических и экономических вузов и факультетов, а также для практических работников и всех, кто интересуется вопросами применения транспортного законодательства.

Содержание

Введение	6
Глава 1. Транспортное законодательство России: понятие, состав и основные направления совершенствования	11
§ 1. Транспортное законодательство России: понятие, состав	11
§ 2. Основные направления совершенствования транспортного законодательства	17
§ 3. Концептуальная основа проекта единого Транспортного кодекса РФ	19
Глава 2. Изучение и анализ опыта правового регулирования транспортной деятельности в странах ближнего зарубежья	31
Беларусь	31
Конец ознакомительного фрагмента.	33

В.С. Белых

Транспортное

законодательство

России и зарубежных

государств, ЕС, ШОС,

ЕврАзЭС (сравнительно-

правовой анализ)

Монография

Ответственный редактор

доктор юридических наук,

профессор В. А. Бублик



ebooks@prospekt.org

Введение

Данное учебное пособие написано на основе научно-исследовательской работы, выполненной в 2007 г. коллективом кафедры предпринимательского права УрГЮА в соответствии с государственным контрактом, а также календарным планом по теме «Исследование направлений фундаментального развития транспортных кодексов и уставов Российской Федерации, разработка принципов и предложений по совершенствованию указанных нормативных правовых актов путем подготовки Единого транспортного кодекса Российской Федерации». При подготовке работы преследовались **следующие основные цели**: 1) сочетание глубокой теоретической проработки вопросов оптимальных направлений фундаментального развития транспортного законодательства Российской Федерации; 2) практическая направленность исследования. При этом **методология** выполнения работ предполагала последовательный переход от фундаментальной исследовательской части, включающей в себя основанное на целях и задачах исследования теоретическое обоснование ключевых направлений модернизации транспортного законодательства, к проектной работе, предполагающей в том числе изучение и оценку последствий (правовых, экономических, а также социальных) принятия Единого транспортного кодекса Российской Федерации (далее –

ЕТК РФ). Наряду с анализом отечественной и зарубежной доктрины и законодательства, судебной и административной практики, новых законодательных предложений, вносимых (внедряемых) за рубежом и в нашей стране, отдельное внимание было уделено эмпирическим исследованиям, связанным с оценкой правовой, социальной, экономической эффективности реализации концепции унификации транспортного законодательства, выявлением и необходимым согласованием соответствующих интересов граждан, организаций и государства.

Предметом исследования являются: а) действующее транспортное законодательство Российской Федерации; б) существующие в доктрине гражданского, предпринимательского права положения, концепции, теории, связанные с различными сторонами деятельности транспорта; в) сравнительно-правовой анализ доктрины иностранных государств, имеющих развитое законодательство в области транспортной деятельности; г) судебная практика разрешения споров с точки зрения их видов, объема, категории дел, влияния на состояние транспортной сферы; д) анализ развития транспортного законодательства в России и за рубежом за последние 15 лет.

В ходе написания данного пособия автор преднамеренно вышел за рамки предмета изучения, особенно в части анализа зарубежного законодательства. Для более полной характеристики транспортного законодательства читателю пред-

лагаются краткие фрагменты об особенностях правовой системы того или иного государства, международных организаций. Кроме того, была проведена сравнительно-правовая характеристика отечественного и зарубежного законодательства, с тем чтобы показать не только специфику, но и раскрыть общие тенденции в его развитии.

Настоящее пособие не претендует, безусловно, на исчерпывающее рассмотрение теоретических и практических вопросов, связанных с правовым регулированием транспортной деятельности. Содержание работы продиктовано прежде всего основными ее целями и задачами, а также предметом исследования и изучения.

Нормативной и практической основой учебного пособия послужили федеральные законы, указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, распоряжения, соглашения стран СНГ, нормы международного права. В ходе исследования обобщались и анализировались действующие нормативные акты иностранных государств Евросоюза, ЕврАзЭС, ШОС, а также судебная и административная практика, связанная с разрешением споров в сфере транспортной деятельности.

Практическое значение и апробация результатов исследования. В ходе исследования выявлены и проанализированы факторы, которые влияют на специфику правового регулирования транспортного процесса в иностранных государствах; проведена систематизация материалов междуна-

родных конференций, конгрессов, на которых рассматривались вопросы согласования условий международных транспортных сообщений; сформированы наиболее оптимальные с точки зрения международного опыта, традиций российской законотворческой деятельности базовые концептуальные положения, модели регулирования транспортного процесса.

В результате исследования были подготовлены проекты структуры подробного плана и содержания Единого транспортного кодекса РФ, которые прилагаются в данном пособии. При подготовке проектов были использованы в первую очередь соответствующие материалы в сфере правового регулирования транспортных отношений Республики Казахстан. В РК имеется богатый опыт систематизации транспортного законодательства, в том числе по разработке Единого транспортного кодекса.

Структура работы обусловлена необходимостью комплексного анализа транспортных отношений и рассмотрения проблем их правового регулирования. Работа состоит из введения, трех глав, заключения и трех приложений.

Автор настоящего пособия выражает свою признательность доцентам кафедры предпринимательского права В. М. Богданову, С. И. Виниченко, В. В. Голофаеву за помощь и ценные советы. Особо хотел бы поблагодарить студентов Института права и предпринимательства (Валахович К., Гарипову А., Зайцеву И., Почежерцеву З., Шестакову М.) за

предоставленную информацию и материал по теме работы.

Один из самых трудных участков при написании пособия – это перевод текстов законов, иных правовых актов в сфере транспорта и в смежных правоотношениях. В связи с этим хочу поблагодарить старшего преподавателя кафедры русского, иностранных языков и культуры речи УрГЮА Садыкову Н. В. за оказанную помощь.

Глава 1. Транспортное законодательство России: понятие, состав и основные направления совершенствования

§ 1. Транспортное законодательство России: понятие, состав

В настоящее время развитие транспортного сектора в Российской Федерации является национальным стратегическим приоритетом. Это отражено в различных документах. Прежде всего необходимо назвать Стратегию развития транспорта Российской Федерации (далее – Стратегия 2010) на период до 2010 г., утвержденную приказом Министерства транспорта РФ от 31 июля 2006 г. № 94. Кроме того, распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р утверждена Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 г. (далее – Стратегия 2030). Разрабатываются аналогичные проекты развития других видов транспорта. В целом среди комплекса мероприятий, обеспечивающих реализацию приоритетных задач Стратегии 2010, первостепенное значение отводится созданию нормативной правовой базы.

В частности, в Стратегии 2010 отмечается, что эффективное и динамичное развитие транспортной отрасли, конкурентоспособность российских транспортных предприятий во многом будут зависеть от принятия ряда важнейших федеральных законов, таких как «О платных автомобильных дорогах», «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности», «О морских портах Российской Федерации»¹, «Устав автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта Российской Федерации»², «О транзитных и комбинированных перевозках», «Об общих принципах организации транспортного обслуживания населения автомобильным и городским наземным электрическим пассажирским транспортом на маршрутах регулярного сообщения в Российской Федерации», «О транспортной безопасности»³ и др. Отсутствие указанных законов рассматривается в Стратегии 2010 как серьезное препятствие в реализации стратегических целей развития транспортной отрасли России.

Вместе с тем нормотворческая деятельность в области транспорта не ограничивается только уровнем принятия федеральных законов. В Стратегии 2010 особо выделяется система подзаконного нормативного регулирования транспортных отношений.

Транспортное законодательство представляет собой совокупность нормативных правовых актов, регулирующих от-

ношения в сфере транспортной деятельности. Оно (законодательство) характеризуется следующими (специальными) признаками: а) особый субъектный состав – грузоотправители, грузополучатели, перевозчики; б) сфера регулирования – транспортная деятельность; в) комплексный характер.

Законодательство Российской Федерации о транспорте состоит из ряда сфер (блоков), включающих следующие федеральные законы: 1) Воздушный кодекс РФ от 9 марта 1997 г. № 60-ФЗ; 2) Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ; 3) Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ; 4) Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ»; 5) Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в РФ»; 6) Устав автомобильного и городского наземного электрического пассажирского транспорта РФ. Транспортные уставы и кодексы относятся к комплексным кодифицированным актам, которые имеют своим предметом разнородные общественные отношения (горизонтальные и вертикальные), что предполагает использование различных (двух и более) юридических методов⁴. Наряду с транспортными уставами и кодексами соответствующие отношения в области транспорта регулируются множеством правовых актов различной юридической силы. Последние (подзаконные акты) не должны противоречить кодифицированным актам в данной сфере и могут лишь уточнять, дополнять и конкретизировать их.

В то же время надо отметить, что в системе транспортного законодательства ключевую роль играет Гражданский кодекс РФ – кодифицированный акт частного права. При этом важно подчеркнуть, что в Гражданский кодекс РФ были включены лишь основные, принципиальные положения, регламентирующие договор перевозки. «В этом смысле положения о договоре перевозки, сосредоточенные в гл. 40 ГК РФ, представляют собой некий свод правил, вынесенных за «скобки», подлежащих применению ко всем видам перевозки»⁵. И это понятно. Гражданский кодекс РФ регулирует частноправовые (горизонтальные) отношения. Соответственно блок публично-правовых отношений регламентируется другими федеральными законами.

В основу формирования транспортного законодательства должен быть положен такой критерий, как *сфера транспортной деятельности*. В данной сфере возникают особого рода общественные отношения. Первая группа – отношения между субъектами транспортной деятельности. Такие предпринимательские отношения принято именовать в литературе отношениями по горизонтали. Вторую группу представляют отношения между субъектами транспортной деятельности и органами государственного и местного управления. Эти связи можно назвать отношениями по вертикали. Их удельный вес в транспортном законодательстве значительно меньше, чем отношений по горизонтали. И в последнюю группу входят внутрифирменные (корпоративные) отноше-

ния, складывающиеся между подразделениями предприятий (организаций)⁶. Добавим – не только. Эти отношения регулируются предприятиями (организациями) путем издания локальных (корпоративных) правовых актов.

Критерий «сфера транспортной деятельности» позволяет провести разграничение между транспортным и иным предпринимательским законодательством. Поэтому принципиальным при характеристике транспортного законодательства является вопрос об определении параметров транспортной деятельности и ее видов.

Будучи разновидностью предпринимательства, транспортная деятельность характеризуется общими признаками предпринимательской деятельности, которые сформулированы в ст. 2 ГК РФ. Используя различные критерии, предпринимательство можно подразделить на отдельные формы и виды. С учетом жизненного цикла продукции необходимо выделить производственную, посредническую и финансовую предпринимательскую деятельность (предпринимательство в финансовой сфере). *Транспортная деятельность* представляет собой вид производственной деятельности, в рамках которой происходит пространственно-временное перемещение товара (груза, багажа), пассажиров. С экономической точки зрения транспортная деятельность – это та часть производственного процесса, где происходит перемещение готовой продукции, сырья, материалов и т. д. Указанное перемещение осуществляется в гражданско-право-

вой форме оказания транспортных услуг⁷.

§ 2. Основные направления совершенствования транспортного законодательства

Изучение и анализ опыта транспортного законодательства позволяют сделать *следующие общие выводы и рекомендации*. 1. В большинстве стран транспортное законодательство строится по схеме: общий кодифицированный акт (гражданский и/или торговый кодекс – специальные транспортные законы). Почти во всех странах, законодательство которых было изучено, нет единого транспортного кодекса. И хотя в США принят единый Транспортный кодекс, однако и по форме, и по содержанию он далек от кодекса цивилизованного рынка. Транспортный кодекс США – это свод законов, объединенных предметом (объектом) правового регулирования. 2. Единственное государство, в котором мощно предпринята попытка по разработке проекта Транспортного кодекса, – Республика Казахстан. В современных условиях развития российского государства отсутствует единый законодательный акт, в котором были бы объединены и систематизированы правовые нормы действующих федеральных законов в сфере транспорта. 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). 3. 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.

§ 3. Концептуальная основа проекта единого Транспортного кодекса РФ

При разработке концепции и подробной структуры проекта единого Транспортного кодекса Российской Федерации у разработчиков возник ряд принципиальных вопросов, в том числе об избранной форме систематизации транспортного законодательства. Известно, что системность законодательства во многом обеспечивается путем издания кодифицированных актов в различных сферах. Каждая самостоятельная отрасль права стремится иметь свой кодифицированный акт. Существуют разные виды кодифицированных актов (основы, кодексы, уставы, положения). Роль подобного акта выполняет, в частности ГК РФ. Правда, не всегда наличие кодифицированного акта – показатель самостоятельности той или иной отрасли права (например, Градостроительный кодекс РФ не свидетельствует о существовании градостроительного права). Не бесспорно, на наш взгляд, утверждение о самостоятельности налогового права, бюджетного права в свете кодифицированных актов.

Разработка единого Транспортного кодекса РФ вызовет серьезные возражения тех ученых (главным образом, цивилистов) и практических работников, которые считают возможным кодифицировать законодательство, обладающее признаками самостоятельной отрасли законодательства и

права. Транспортное право не является самостоятельной отраслью права; оно – составная часть права предпринимательского.

Однако в отличие от традиционных кодексов кодификация бюджетного законодательства, налогового законодательства охватывает не отрасли права, а подотрасли (правовые институты), регулирующие какую-либо сферу экономической деятельности. Примером такого акта мог бы стать и Транспортный кодекс РФ, основная цель которого объединить и упорядочить множество нормативных актов, действующих в этой сфере. В этом направлении предлагается издать Банковский кодекс, Кодекс о банкротстве, Страховой кодекс⁸ и т. д. Правда, здесь таится опасность «утонуть» в кодификации, размыть привычные грани слова «кодекс». Поэтому от разработчиков, а в конечном итоге и законодателя, требуется скрупулезная нормотворческая работа. В противном случае можно, действительно, прийти к необходимости признания банно-прачечного права или разработки трамвайно-троллейбусного кодекса.

В литературе спорным является вопрос о квалификации транспортного права. Прежде всего отметим, что его рассмотрение сопряжено с рядом общетеоретических проблем, с которыми непосредственно сталкиваются ученые-юристы, занимающиеся исследованием данного вопроса. Господствующим в литературе является мнение о том, что система права как объективное явление есть внутреннее строение

(структура) права, отражающее объединение и дифференциацию юридических норм. Составные части такого образования – юридические нормы, правовые институты и отрасли права⁹. Правовая норма (формально определенное правило поведения) служит первичным элементом системы права. В свою очередь, институт права – это обособленная совокупность (группа) юридических норм, призванных регулировать в рамках предмета данной отрасли права определенные, обладающие относительной самостоятельностью общественные отношения¹⁰. Но дело не только в теории. Однако в практическом плане возникают немалые сложности при постановке вопроса: какую совокупность норм можно признать правовым институтом? В юридической науке не выработано достаточно четких критериев для признания в качестве правового института (равно и подотрасли) той или иной группы норм права. Поэтому часто ученые и практические работники злоупотребляют этим термином и механически, без необходимой аргументации применяют его к любому правовому явлению. Например, в гражданском праве к числу правовых институтов обычно относят общую часть, право собственности, обязательственное право и др. С другой стороны, в литературе институтами признаются отдельные виды гражданско-правовых договоров (купли-продажи, поставки, подряда, страхования и т. д.).

Ситуация с категорией «правовой институт» еще больше осложняется, если в обособленную группу юридических

норм входят правила о юридических лицах, праве собственности, гражданско-правовых договорах. Здесь уже нет однородных отношений, а потому вряд ли можно говорить о правильном применении термина «институт права». Не случайно в литературе появляются публикации, авторы которых пытаются обосновать существование коммерческого (предпринимательского) права как функциональной подотрасли гражданского права¹¹, потребительского права как комплексной правовой отрасли вторичного порядка¹². Одним словом, традиционное деление системы права на отдельные элементы не срабатывает. Равным образом ставшее догматическим представление о системообразующих признаках самостоятельности отрасли права (предмет, методы, принципы и т. д.) также «дает сбой».

С названных позиций транспортное право (равно как и банковское¹³, биржевое, валютное, инвестиционное¹⁴, страховое¹⁵) является правовым образованием, призванным регулировать разнородные общественные отношения. В орбиту правового регулирования вовлечены и отдельные институты гражданского права, а также правовые институты и юридические нормы других отраслей права (государственного, административного, финансового и др.). В итоге **транспортное право – это комплексное образование (подотрасль), сочетающее нормы публичного и частного права. Оно (право) является составной частью**

предпринимательского права.

Однако не все авторы разделяют наш взгляд на природу транспортного права. В разное время некоторые ученые предлагали рассматривать транспортное право в целом и его отдельные части в качестве самостоятельной отрасли права¹⁶. Так, представители морского права в более категоричной форме утверждали, что морское право является самостоятельной отраслью права, содержание которой определяется отношениями, складывающимися на морском транспорте и в морском мореплавании. То же самое можно обнаружить и в отношении воздушного транспорта и права.

В. А. Егiazаров считает, что транспортное право, представляя собой комплексную отрасль права, не является самостоятельной отраслью права¹⁷. Оно регулирует разные по характеру отношения (читай: горизонтальные и вертикальные), которые возникают в процессе взаимоотношений транспортных предприятий с клиентурой, когда такие отношения нуждаются в специальном правовом регулировании из-за их особенностей. Таким образом, данный взгляд на транспортное право созвучен нашему представлению. Различие же заключается лишь в том, что мы рассматриваем транспортное право (равно как и банковское, биржевое, инвестиционное, корпоративное, страховое и др.) в качестве составной части предпринимательского права.

В связи с этим резонно возникает вопрос: может ли транспортное право, будучи комплексной отраслью права, входить

в состав предпринимательского права, которое также является, на наш взгляд, комплексным образованием? Считаем, что да.

Предпринимательское право – это *гиперкомплексная отрасль права*, состоящая из отдельных структурных образований, таких как банковское, биржевое право и др. Но, к сожалению, до сих пор даже в теоретическом плане не определены его контуры. Отсюда стремление отдельных ученых включить в него, как говорится, все и вся, что приводит к размыванию границ и неопределенности предмета предпринимательского права. Именно на этом участке теории должны быть сфокусированы, на наш взгляд, усилия ученых – представителей науки предпринимательского права.

Системность и систематизация транспортного законодательства. Если признак *системности* указывает на единство внутренней согласованной системы, то *систематизация* нормативных актов есть их упорядочивание, приведение в такую систему. В юридической литературе традиционно различают две формы систематизации: кодификацию и инкорпорацию¹⁸. *Инкорпорация* – такая форма систематизации, при которой упорядочивание нормативных актов обеспечивается посредством их объединения по определенной системе в единых сборниках или иных изданиях без изменения содержания актов¹⁹. Примером инкорпорации из советского прошлого являются своды законов СССР и РСФСР. В современных условиях развития общества итогом инкор-

порации мог бы стать *свод предпринимательского законодательства*.

В отличие от инкорпорации *кодификация* характеризуется изданием сводного, логически стройного, внутренне согласованного нормативного акта, охватывающего с максимальной полнотой данную область общественных отношений²⁰. Кодификация осуществляется в рамках особой формы правотворчества и выражается в принятии кодифицированного акта. В этом плане можно привести множество таких актов, которые необязательно оформлены как кодексы. Роль кодифицированных актов успешно выполняют основы законодательства, уставы, положения и др.

Что касается кодификации транспортного законодательства, то эта работа по 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 РФ должны получить государственный статус в форме указа Президента РФ либо постановления Правительства РФ, если такая концепция будет одобрена.

Основные цели, которые преследовались членами рабочей группы при разработке проекта единого Транспортного кодекса РФ, заключаются в следующих положениях.

Во-первых, единый Транспортный кодекс РФ – это кодифицированный акт, в котором могут гармонично соче-

таться нормы частного и публичного (общественного) права. Мы обращаем внимание на то, что в Консультативном отчете²¹ немецкие эксперты особо выделяют роль общественно-го (читай: публичного) права в регулировании транспортных отношений. Они задают вопрос: что понимается под общественным правом в Германии? И сами же отвечают: существуют различные определения, однако они придерживаются принятой «доктрины привилегии» (Sonderrechts-lehre), в соответствии с которой такое объективное право обязательно и исключительно уполномочивает и/или связывает по крайней мере одну сторону юридических отношений, и это регулирует ответственный орган, имеющий официальную или верховную власть. Фрагментированное на различные виды транспорта, немецкое общественное право о транспорте состоит главным образом из нормативных актов о безопасности и собственности, применяемых к каждому виду транспорта.

Во-вторых, цель законопроекта – кодификация транспортного законодательства, совершенствование регулирования транспортного комплекса, создание условий для равноправного развития всех форм хозяйствования, развитие рынка транспортных услуг, а также укрепление законности в области транспортных отношений.

В-третьих, принятие единого Транспортного кодекса РФ приведет к единообразной интерпретации правовых норм, посвященных регулированию транспортных отношений и,

следовательно, к единообразию хозяйственной практики.

В-четвертых, с принятием единого Транспортного кодекса РФ последует отмена действующих транспортных кодексов и уставов, ряда федеральных законов, а также внесение изменений в Гражданский кодекс РФ (часть вторая), Бюджетный кодекс РФ, Налоговый кодекс РФ, Земельный кодекс РФ, Таможенный кодекс РФ, Кодекс об административных правонарушениях РФ и др. Иначе говоря, предстоит огромная работа по приведению в соответствие актов действующего законодательства.

Теперь перейдем непосредственно к рассмотрению отдельных элементов концепции единого Транспортного кодекса РФ. По мнению разработчиков, будучи кодифицированным актом, проект Кодекса должен состоять из общей и особенной частей. Современная законотворческая практика традиционно использует такую структуризацию при разработке законопроектов, имеющих кодексовую форму (вид). Это прямо рекомендуется таким авторитетным документом, как Методические рекомендации по юридико-техническому оформлению законопроектов, разработанным Правовым управлением Аппарата Государственной Думы Российской Федерации.

Общая часть проекта единого Транспортного кодекса РФ состоит из одного раздела «Общие положения», включающего восемь глав: гл. 1 «Основы транспортной деятельности», гл. 2 «Государственное регулирование в области транспор-

та», гл. 3 «Тарифы, сборы, плата на транспорте», гл. 4 «Перевозка пассажиров, багажа (грузобагажа) и почтовых отправок», гл. 5 «Перевозка грузов», гл. 6 «Обеспечение транспортной безопасности», гл. 7 «Ответственность на транспорте», гл. 8 «Акты, претензии, иски». Структура Общей части проекта подчинена логике кодексовой формы. Поэтому в рамках общей части размещены главы, параграфы и статьи, в которых фокусируются общие положения, относящиеся ко всем видам транспорта.

В особенной части проекта единого Транспортного кодекса РФ нашли отражение соответствующие особенности правового регулирования отдельных видов транспорта. Это – гл. 9 «Особенности правового регулирования в сферах автомобильного и городского электрического транспорта», гл. 10 «Особенности правового регулирования в области железнодорожного транспорта», гл. 11 «Особенности правового регулирования в области воздушного транспорта», гл. 12 «Особенности правового регулирования в сфере внутреннего водного транспорта», гл. 13 «Особенности правового регулирования в сфере торгового мореплавания». Кроме того, в особенной части проекта содержатся разд. 3 «Прямые смешанные перевозки грузов» и разд. 4 «Заключительные положения». Всего в проекте единого Транспортного кодекса РФ 576 статей.

Далее при разработке концепции и подробной структуры проекта единого Транспортного кодекса РФ возник принци-

пиальный вопрос: *какие виды транспорта необходимо кодифицировать?* Такой же вопрос был предметом рассмотрения у разработчиков проекта единого Транспортного кодекса Республики Казахстан.

В связи с этим интересным является мнение немецкого эксперта, изложенное в Консультативном отчете. «Наиболее необходимым в области частного транспортного закона является то, что ответ должен быть краток: как можно больше видов и, в лучшем случае, в едином кодексе; если возможно, объединенные в одну всеобъемлющую гражданскую кодификацию». Поэтому было предложено включить в Транспортный кодекс РК акты космического права и трубопроводного законодательства. Учитывая энергетические ресурсы (Tengiz oil и газовые месторождения) и космический центр на Байконуре, космическое право и законодательство в области транспортировки по трубопроводу представляют особый интерес для Республики Казахстан. Однако указанные разделы имеют особый характер, поэтому их включение в подробный (единый) Транспортный кодекс РК не является обязательным.

По мнению разработчиков структуры единого Транспортного кодекса РФ, включение в кодифицированный акт разделов о космическом праве и трубопроводном законодательстве является нецелесообразным и не вписывается в идеологию проекта Кодекса. Поэтому в структуре отсутствуют соответствующие разделы, хотя такие предложения иногда

можно встретить в литературе. Так, до сих пор некоторыми правоведами неправильно понимается правовая природа договора транспортировки нефти (газа). Его нередко относят к договорам энергоснабжения²², ссылаясь на § 6 гл. 30 ГК РФ, что противоречит сути правоотношений, связанных с транспортировкой нефти (газа) по магистральным трубопроводам (как транспортных правоотношений). По договору транспортировки нефти по магистральным трубопроводам происходит непередача (поставка) нефти от поставщика к покупателю. Данный договор следует относить к категории договоров о возмездном оказании услуг.

Глава 2. Изучение и анализ опыта правового регулирования транспортной деятельности в странах ближнего зарубежья

Беларусь

Основным источником гражданского права является Гражданский кодекс Республики Беларусь от 7 декабря 1998 г. № 218-З. Торговый (коммерческий) либо Хозяйственный кодекс отсутствует. Специального кодифицированного акта, посвященного регулированию транспортных отношений, нет. В Гражданском кодексе РБ сохранена традиция советского гражданского законодательства. Гражданский кодекс РБ включает общую и особенные части. Вопросам правового регулирования перевозок посвящены гл. 40 «Перевозка», а также гл. 41 «Транспортная экспедиция».

Существует значительный массив законодательных актов, регламентирующих отдельные виды перевозок: Воздушный кодекс Республики Беларусь от 16 мая 2006 г. № 117-З; Водный кодекс Республики Беларусь от 15 июля 1998 г. № 191-З; Кодекс внутреннего водного транспорта Республики Бела-

русь от 24 июня 2002 г. № 118-З; Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь от 15 ноября 1999 г. № 321-З; Закон Республики Беларусь от 6 января 1999 г. № 237-З «О железнодорожном транспорте»; Закон Республики Беларусь от 21 июля 2001 г. № 50-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках». Помимо этого, приняты правовые акты, посвященные специальным вопросам транспортной деятельности, такие как Закон от 5 мая 1998 г. № 140-З «Об основах транспортной деятельности»; Закон от 2 декабря 1994 г. № 3434-XII «Об автомобильных дорогах»; Закон от 17 июля 2002 г. № 132-З «О дорожном движении».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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