

ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В РОССИИ И БЕЛАРУСИ

С. Ю. Морозов

*декан юридического факультета
Ульяновского государственного университета,
доктор юридических наук, профессор,
заслуженный юрист Российской Федерации
fsglaw@mail.ru*

Сформулированы основные направления совершенствования гражданского законодательства в сфере транспортной деятельности, отмечена необходимость гармонизации транспортного законодательства Российской Федерации и Республики Беларусь, предложено решить проблему разработки Транспортного кодекса Союзного государства.

Ключевые слова: транспортный договор; организация перевозок; система договоров; пассажиры; багаж.

Транспортное законодательство – «кровеносная система» экономики Союзного государства. Его гармонизация приобретает стратегическое значение в условиях формирования единого транспортного пространства к 2030 г. Сравнительно-правовой анализ договорных институтов России и Беларуси выявляет не только пробелы правового регулирования отношений в сфере транспорта, но и позитивные решения, чей имплементационный потенциал заслуживает внимания. Цивилистическая специфика требует фокуса на договорных конструкциях. Одним из ключевых направлений совершенствования транспортного права является построение стройной системы транспортных договоров. Как отмечал Ф. Энгельс: «Уразумение того, что вся совокупность процессов природы находится в систематической взаимосвязи, побуждает науку выявлять эту систематическую взаимосвязь повсюду, как в частностях, так и в целом» [1, с. 35–36].

Одной из важных научных задач является выявление роли и места системы договоров, направленных на организацию перевозок пассажиров и багажа, в системе договоров об организации перевозок. Системное правовое регулирование организации перевозок пассажиров и багажа представляется продуктивным по многим причинам. Во-первых, согласованная работа всех элементов системы позволяет ей реализовать ее интегративное свойство, которое реализовать по отдельности каждый элемент не может. Открытые системы, к которым относится и правовая система, позволяют достичь синергетического эффекта, когда результат действия системы гораздо больше, чем простая сумма результатов действия всех элементов. Во-вторых, системное исследование позволяет выявить мертвые (недействующие) элементы. В-третьих, в результате такого исследования выявляются элементы системы, которые дублируют функции либо работают неэффективно. В-четвертых, системный взгляд исследователя позволяет определить неправильно построенные либо нарушенные связи между элементами, что не позволяет наиболее оптимальным образом преобразовывать поток базового ресурса

[2, с. 17–17]. Перечисленного вполне достаточно, чтобы продемонстрировать важность системного правового регулирования договорных отношений в сфере организации перевозок пассажиров и багажа.

Между тем, такое регулирование на данный момент признать удовлетворительным нельзя. Иллюстрацией может служить глава 40 ГК РФ «Перевозка», в которой система договоров, направленных на организацию перевозок, со временем потеряла свою гармоничность. Объясняется это тем, что появились новые виды транспорта, например, внеуличный транспорт. Развиваются средства индивидуальной мобильности и высокоавтоматизированные транспортные средства. С появлением владельцев транспортной инфраструктуры, операторов железнодорожного подвижного состава, операторов такси и других новых субъектов, рынок транспортных услуг заметно преобразился. Появились новые схемы доставки грузов и багажа и обслуживания населения. В гражданском обороте стали использоваться новые договорные конструкции: кар-шеринг, код-шеринг, кик-шеринг, договор перевозки порожнего вагона, договор об обеспечении осуществления деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковыми такси и др. Между тем, глава 40 ГК РФ осталась неизменной.

Исходя из того, что система договоров, направленных на организацию перевозок пассажиров и багажа является подсистемой договоров об организации перевозок, следует выявить проблемы структуры последней. Д. А. Керимов отмечает важность методологического познания структуры, которое «является логическим следствием познания внутренней формы права, ее дополнением, конкретизацией и развитием» [3, с. 179]. Каково же сейчас состояние системы договоров, направленных на организацию перевозок? Логично было бы начать с выявления видов перевозки, организация которых возможна посредством гражданско-правовых договоров. С момента принятия второй части ГК РФ в 1996 г. было наличие дисбаланса в регулировании складывающихся общественных отношений. Организации перевозок посвящена всего лишь ст. 798 ГК РФ, в которой речь идет только об организации перевозок грузов. Между тем, по критерию объекта перевозки, общепринято выделять перевозки грузов и перевозки пассажиров и багажа.

Договорному регулированию организации перевозок пассажиров и багажа в главе 40 ГК РФ, к сожалению, места не нашлось. Конечно, этому есть объяснения, которые заключаются в том, что договоры об организации перевозок пассажиров являются публично-правовыми (административными), поскольку, согласно действующему российскому законодательству, такие договоры перевозчики заключают с органами государственной власти субъектов РФ либо с органами местного самоуправления. Это, например, дало основание Д. А. Петрову утверждать со ссылкой на Определение Верховного Суда РФ от 28 декабря 2005 №78-Г05-57 следующее: «Проведение конкурса на право осуществлять перевозки пассажиров по установленным маршрутам производится в рамках административных правоотношений, возникающих между государственными органами и перевозчиками при реализации первыми своих полномочий по организации обслуживания пассажиров наземного пассажирского маршрутного транспорта общего пользования» [4, с. 34].

На наш взгляд, отсутствие в ГК РФ правил о договоре об организации перевозок пассажиров свидетельствует о несовершенстве действующего законодательства, о неизбежном подходе при формировании понятийного аппарата транспортного права, в том числе наименования транспортных договоров, а также об искусственном сужении

сферы гражданско-правового регулирования исследуемых общественных отношений. Достаточно сказать, что в ГК Республики Беларусь наряду с договором об организации перевозок грузов нашел закрепление договор об организации перевозок пассажиров и багажа. Так, согласно п. 2 ст. 752 ГК РБ перевозчик при необходимости осуществления систематических перевозок пассажиров может заключать с гражданами или юридическими лицами договоры об организации перевозок пассажиров. Как видно из определения договора, контрагентом перевозчика по данному договору в отличие от российского законодательства является не орган государственной власти или местного самоуправления, а юридическое либо физическое лицо. Данные нормативные правила выглядят вполне логично, поскольку и в договоре об организации перевозок грузов и в договоре об организации перевозок пассажиров перевозчику противостоят частные лица. Отметим, что в Законе Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278–З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» имеется ст. 22 «Договор об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении». Белорусский опыт мог бы быть позаимствован в РФ, а несоответствия в понятийном аппарате российского транспортного права могли бы быть устранены путем изменения названия договора, заключаемого между перевозчиком и органами государственной власти, направленного на надлежащее исполнение договора об организации перевозок пассажиров.

При построении системы договоров об организации перевозок пассажиров и багажа следует учитывать, что в российском транспортном законодательстве наряду с грузом и пассажиром появился новый объект перевозки – порожний (пустой) вагон. Мы не будем на данном этапе останавливаться на вопросе доказательства отличия договора перевозки порожнего вагона от договора перевозки груза. О том, что данные договоры отличаются как по своему предмету, субъектному составу, форме, содержанию и ответственности, на наш взгляд, убедительно доказано в наших трудах [5, с. 152–161], трудах В. А. Сапеги [6] и др. В Уставе железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденном Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 27 августа 1999 г. № 5/1506 данные отношения не урегулированы.

Во-вторых, необходимо отметить, что фигура перевозчика в договорных отношениях, связанных с организацией перевозки, является центральной. В нашем случае важно, что без перевозки, а значит, и без перевозчика, услуга не будет оказана. Поэтому участником всех складывающихся договорных связей при организации перевозок пассажиров и багажа всегда является перевозчик. По субъектному составу можно выделить четыре основных видов отношений: 1) перевозчик – пассажир; 2) перевозчик – перевозчик; 3) перевозчик – владелец транспортной инфраструктуры; 4) перевозчик – оператор службы заказа такси; 5) перевозчик – владелец транспортных средств.

Как видим, четыре из пяти перечисленных видов подразумевают заключение договоров между транспортными организациями. В правовом регулировании данных отношений, к сожалению, имеется большое количество несостыковок и проблем. Ст. 799 ГК РФ «Договоры между транспортными организациями» равно как и ст. 753 ГК Республики Беларусь «Договоры между перевозчиками» морально устарели. Так, ст. 799 ГК РФ допускает заключение договоров между организациями различных видов транспорта по обеспечению перевозок грузов. Возникает масса вопросов. Разве договоры между транспортными организациями одного вида транспорта не являются договорами между транспортными организациями? Почему данные договоры

направлены только на организацию выполнения работы? Из смысла статьи получается, что организуются отношения подряда, а не услуги по перевозке. Далее, в качестве примеров договоров между транспортными организациями приводятся два основных вида договора – узловые соглашения и договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов. Этим же страдает и ст. 799 ГК Республики Беларусь.

Правила ст. 799 ГК РФ не позволяют отнести договорные отношения между пассажирским перевозчиком и такими субъектами, как другой перевозчик того же вида транспорта, владелец транспортной инфраструктуры, владелец транспортных средств, служба заказа такси, к числу договоров между транспортными организациями. Ни один из них не относится к перевозке грузов, и не направлен на организацию работ. Отчасти можно согласиться с мнением К. К. Бурдина о том, под транспортными организациями следует понимать «зарегистрированные в установленном законодательством порядке лица, имеющие транспорт на законном основании и осуществляющие с его помощью деятельность в рамках перевозочного процесса» [7, с. 7]. В то же время ст. 788 ГК РФ допускает договорное регулирование взаимоотношений транспортных организаций при перевозках пассажиров разными видами транспорта.

Согласно ст. 742 ГК Республики Беларусь смешанная перевозка грузов осуществляется или обеспечивается экспедитором по договору транспортной экспедиции в порядке, предусмотренном главой 41 настоящего кодекса. Получается, что оператором смешанной перевозки грузов по белорусскому законодательству может быть только экспедитор. Данное утверждение имеет свои плюсы и свои минусы. С одной стороны, четко определяется статус лица, организующего перевозку в прямом смешанном сообщении. С другой – ограничивает круг лиц, которые могут заниматься этой деятельностью.

До настоящего времени дискуссионными остаются некоторые проблемы договора транспортной экспедиции, которые поднимались уже неоднократно на страницах юридической литературы. Так, дискутируя с профессором В. В. Витрянским по поводу предмета договора транспортной экспедиции, я обратил внимание на то, что он слишком широко трактует предмет договора транспортной экспедиции, включая в понятие «организация перевозки грузов» перевозку груза собственными средствами [8, с. 19]. Не буду повторять свои аргументы. Но отрадно, однако, что В. С. Каменков, будучи Председателем Высшего Хозяйственного Суда Республики Беларусь, поддержал мою позицию и отметил, что оказание услуги по перевозке грузов не является предметом договора транспортной экспедиции ни при каких условиях [9, с. 19].

Важно также отметить позитивную динамику интеграционных механизмов, которую можно обнаружить в ключевых инновациях, отраженных в Соглашении о международных автомобильных перевозках между Правительством РФ и Правительством Республики Беларусь от 18 августа 2023 г. К их числу можно отнести поэтапную отмену разрешений для перевозок в третьи страны до 2030 г., доступ к каботажным перевозкам для белорусских перевозчиков по территории РФ (и наоборот). В результате наблюдается экономический эффект: рост экспорта логистических услуг Республики Беларусь на 10% в 2024 г. Также необходима и налоговая гармонизация в сфере перевозок.

Векторы совершенствования транспортного законодательства связаны с имплементацией некоторых белорусских решений в законодательство РФ, в частности, ведение в ГК РФ аналога ст. 752 ГК Республики Беларусь о договорах организации пассажирских перевозок и закрепление критерия «систематичности» для

долгосрочных обязательств; унификацию терминологии; принятием совместного Транспортного кодекса Союзного государства. Транспортное право – не система норм, а инфраструктура интеграции. Гармонизация законодательства РФ и Республики Беларусь способна превратить правовые «мостики» в скоростные магистрали экономического роста.

Библиографический список

1. Маркс, К. Сочинения / К. Маркс, Ф. Энгельс. – М. : Гос. изд-во полит. лит., 1961. – Т. 20. – 858 с.
2. Гражданско-правовые механизмы в цивилистических исследованиях : моногр. / Отв. ред. С. Ю. Морозов. – Москва : Проспект, 2023. – 600 с.
3. Керимов, Д. А. Методология права: предмет, функции, проблемы философии права / Д. А. Керимов. – 4-е изд. – М. : Изд-во СГУ, 2008. – 521 с.
4. Петров, Д. А. Проблемы конкурсного отбора перевозчиков при организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом / Д. А. Петров // Вестн. Санкт-Петерб. ун-та. Серия 14. – Вып. 3. – 2011. – С. 32–38.
5. Морозов, С. Ю. Транспортное право: учебник для вузов / С. Ю. Морозов. – 6-е изд., перераб. и доп. – Москва : Изд-во «Юрайт», 2024. – 322 с.
6. Сапега, В. А. Договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности / В. А. Сапега. – Ульяновск, 2023. – 183 с.
7. Бурдин, К. К. Понятие транспортной организации / К. К. Бурдин // Транспортное право. – 2024. – № 4. – С. 4–7.
8. Морозов, С. Ю. К вопросу о соотношении договоров транспортной экспедиции и перевозки грузов / С. Ю. Морозов // Транспортное право. – 2011. – № 2. – С. 18–20.
9. Каменков, В. С. Предмет договора транспортной экспедиции / В. С. Каменков. – URL: <https://e.arbitr-praktika.ru/255867> (дата обращения: 28.06.2025)