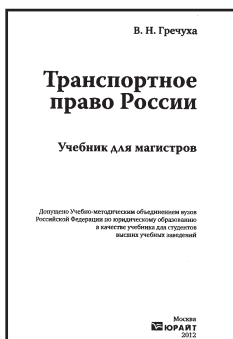




Приоритеты отраслевого праворегулирования



Гречуха В. Н. Транспортное право России: Учебник для магистров. – М.: Юрайт, 2012. – 583 с.

Освещены основные положения, характеризующие природу и специфику российского транспортного права, его подотраслей и институтов, рассмотрены вопросы управления в области транспорта, понятия перевозки, договорных оснований ее организации и осуществления, дан анализ ответственности за нарушение предусмотренных обязательств. Раскрыты особенности правового регулирования перевозок пассажиров, багажа, грузов автомобильным, железнодорожным, воздушным, морским и внутренним водным транспортом.

Ключевые слова: право, транспорт, законодательство, высшее образование, правосознание, правовая компетентность.

Выход в свет этой книги событие, по всем меркам, знаковое. На сегодняшний день она может считаться наиболее полным учебником, включающим в себя как общетеоретические аспекты транспортного права, так и положения его особенной части, касающейся перевозок отдельными видами транспорта, перевозок в прямом смешанном сообщении, правового регулирования отношений в сфере транспортной экспедиции, а также претензионно-искового порядка разрешения транспортных споров.

Несомненным достоинством нового учебника является всестороннее осмысление автором места транспортного права в российской правовой системе. И это при том, что правовая природа норм, регулирующих отношения в сфере функционирования транспорта, на протяжении длительного периода была и остается предметом пристального научного интереса не только теоретиков права, но и ученых-цивилистов, представителей самых разных правовых отраслей.

В отечественной правовой системе, как известно, проявляется тенденция выделения правовых образований, традиционно относимых к комплексным правовым отраслям или межотраслевым правовым институтам, в самостоятельные отрасли права (банковское, конкурентное, образовательное, уголовно-розыскное и др.). Транспортное право не стало исключением в подобных течениях.

Институциональным признаком для такого рода выделения выступает наличие самостоятельных источников правового регулирования. Когда количество нормативного материала в транспортном праве достигло своего рода «критической массы», тогда, собственно, и возникла возможность наделить его отраслеобразующей значимостью. К числу основных нормативных правовых актов, непосредственно регулирующих транспортные отношения, в частности, отнесены федеральные законы: Устав железнодорожного транспорта

от 10.01.2003 № 18-ФЗ; Устав автомобильного транспорта и городского электрического наземного транспорта от 08.11.2007 № 259-ФЗ; Кодекс внутреннего водного транспорта от 07.03.2001 № 24-ФЗ; Кодекс торгового мореплавания от 30.04.1999 № 81-ФЗ. То есть с достаточной степенью обоснованности можно признавать наличие группы правовых актов, образующих в совокупности предметно определенный и институционально обособленный блок транспортного законодательства.

Вместе с тем для теории при квалификации правовой отрасли важно присутствие и самостоятельного предмета правового регулирования (тех общественных отношений, на которые направлена правовая регламентация норм отрасли), и метода правового регулирования (способа правового воздействия на поведение участников соответствующих отношений).

Как справедливо отмечает автор учебника, в круг общественных отношений, возникающих в процессе функционирования транспортного комплекса, входят отношения, регулируемые различными отраслями права: административного (обеспечение транспортной безопасности, органы управления, контрольно-надзорные функции и др.); гражданского (весь массив договорных отношений, связанных с осуществлением перевозок); трудового... Немалое место в деятельности транспорта отведено земельным и экологическим отношениям.

По сути, речь идет о неоднородности отношений и отраслевых правовых норм. И при таком сочетании публично-правовых и частно-правовых начал вряд ли допустимо говорить о самостоятельном методе транспортного права: властно-организационные отношения на транспорте регулируются императивным методом, договорные — диспозитивным.

Итак, транспортное право определяется предметом и методами, присущими в своем большинстве гражданскому, административному, трудовому праву, которые не отражают единых особенностей, характерных исключительно для транспорта. А там, где методы правового регулирования не трансформируются и не видоизменяются, еще нет и условий к появлению новой отрасли права. Получается, что транспортное право, а тем более его части не обладают отраслевой самостоятельностью. Оно лишь регулирует разные по характеру ситуации, которые возникают в ходе взаимоотношений транспортных предприятий с клиентурой, когда такие отношения нуждаются в специальном

правовом регулировании из-за их особенностей.

Не может служить аргументом и наличие собственных уставов и кодексов на транспорте, а также большое количество нормативного материала, регламентирующего транспортные отношения. Как уже отмечалось, это не более чем констатация присутствия особого законодательного массива — транспортного законодательства.

Полагаю, появление новой отрасли права возможно только там и тогда, где и когда можно сформулировать общие положения, отражающие единые для всех норм принципы и методы регулирования. Если же это отсутствует, то нет и реальной самостоятельной отрасли.

Следует подчеркнуть: представление автором транспортного права комплексной отраслью российского права опирается на давно существующие каноны. Общая цель объединения в едином комплексе норм различных отраслей права состоит в регулировании деятельности автономных видов транспорта как единой транспортной системы страны. Нормы транспортного права регулируют главным образом отношения между транспортными предприятиями и их клиентурой, отличающиеся большим многообразием и сложностью, и поэтому изучение их в учебных заведениях выделяется в самостоятельный курс. При этом предметом изучения становятся как общие нормы, относящиеся ко всем видам транспорта, так и специальные, которые касаются вопросов, регулирующих правовые процессы внутри отдельно взятого вида транспорта с учетом его специфики.

В качестве предмета регулирования комплексных отраслей законодательства в юридической литературе выдвигаются определенные сферы государственной, экономической и социально-культурной жизни; свои направления общественной деятельности. Признавая существование комплексных отраслей законодательства, Н. В. Витрук [1, с. 105] считает, что их формирование идет: а) по видам общественных отношений, сферам общественной и государственной жизни, областям деятельности, функциям правовой системы в целом; б) по субъектам. С. С. Алексеев [2, с. 193] обращает внимание на предметное и юридическое единство специальных норм, образующих комплексные отрасли.

Еще в 1947 году идея комплексных правовых образований на базе нормативно-правового материала о социальном страховании была высказана В. К. Райхером [3, с. 186], различавшим



в системе советского права отрасли основные и комплексные. Эта идея была поддержана Ю. К. Толстым, О. С. Иоффе, М. Д. Шаргородским, но они в отличие от Райхера не признавали комплексные отрасли составными частями системы права, рассматривая их как продукт систематизации правовых норм, используемый в различных целях.

Каждая основная отрасль, если обобщать, обладает предметным единством, тогда как комплексная его лишена. В состав основных не могут входить нормы других отраслей права, в то время как комплексная складывается из норм основных отраслей права.

Каждой основной отрасли права присущ свой специфический метод регулирования, тогда как комплексная использует ряд методов, почерпнутых из основных. Основные отрасли занимают определенное место в системе права, и напротив, комплексным отводится там лишь условное место (в зависимости от целей систематизации).

В связи с этим представляется, что комплексные отрасли законодательства, а равно и соответствующие им комплексные отрасли права, столь же объективное явление, как и отрасли законодательства, адекватные одноименным традиционным отраслям права, и не могут быть сведены к результатам субъективной деятельности в процессе систематизации. В полной мере, на мой взгляд, это относится и к транспортному праву.

Ранее уже было отмечено, что транспортное право выделяется в профильных высших учебных заведениях в самостоятельную дисциплину. Однако преимущественно это делается при подготовке транспортных юристов. Несомненно, изучение правового регулирования транспортных отношений в отдельном курсе обладает неоценимым положительным значением — вникая в специфику профессии,

обусловленную особенностями функционирования транспортного комплекса, будущие юристы-транспортники обретают фундаментальную и всестороннюю теоретическую подготовку, позволяющую им не только успешно освоить получаемую специальность, но и быть реально востребованными (нередко уже на старших курсах) в качестве персонала ведущих транспортных и логистических компаний.

Вместе с тем знания о правовом регулировании отношений, складывающихся в структурах транспортного комплекса, необходимы не одним лишь транспортным юристам. Вся огромная армия профессионалов, обеспечивающих деятельность транспорта, от управленцев до технических специалистов, должна обладать правовой компетентностью. Транспорт представляет собой сложное комплексное образование, связанное с повышенной опасностью, уязвимостью с точки зрения различного вида угроз, поэтому едва ли не главным условием его надлежащего функционирования следует считать такое состояние транспортных отношений, при котором неукоснительно соблюдаются требования правовых норм.

Рецензируемая книга в этом плане способна, есть уверенность повлиять и на формирование правосознания, и на правовую компетентность студентов.

Марианна ФИЛИППОВА,
кандидат юридических наук, доцент Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ)

ЛИТЕРАТУРА

1. Витрук Н. В. Система советского права и перспективы ее развития // Советское государство и право. — 1982. — № 7.
2. Алексеев С. С. Структура советского права. — М., 1975.
3. Райхер В. К. Общественно-экономические типы страхования. — М.-Л., 1947. ●

PRIORITIES OF TRANSPORT LAW

The Book under review:

Grechuha V. N. Russian Transport Law: Textbook for MSc students. — Moscow: Uright publishing house, 2012. — 583 pp.

The textbook describes the essentials of the origins and specific characteristics of Russian transport law, its institutes and segments, issues of management, freightage, contracts, liability, passenger, luggage and cargo carriage by air, railway, sea and river transport.

Key words: law, transport, higher education, sense of justice, legal skills.

Marianna Yu. Philippova — Ph. D. (Law), associate professor of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT).

Координаты автора (contact information): Филиппова М. Ю. — fm404@yandex.ru.