

Волков М.М. Транспортное право: Методические указания по изучению курса и задания на контрольную работу./ Академия ГА. СПб, 1996. 52 с.

Программа курса «Транспортное право»

Тема 1. Предмет и система транспортного права

Понятие транспортного права. Транспортное право как отрасль законодательства. Общая и особенная части транспортного права. Международное транспортное право. Система транспортного права.

Тема 2. Источники транспортного права

Понятие источника транспортного права. Виды источников транспортного права. Основные источники транспортного права (по отраслям транспортного законодательства: Воздушный кодекс; Кодекс Торгового мореплавания; Закон о железнодорожном транспорте, Устав железных дорог; Устав внутреннего водного транспорта; Устав автомобильного транспорта). Иные источники транспортного права. Источники международного права, регулирующие деятельность транспорта при международных сообщениях.

Тема 3. Органы управления транспортом

Понятие об органах управления транспортом. Федеральные органы исполнительной власти. Правовое положение Минтранса России и МПС России. Региональные органы управления транспортом. Органы управления транспортом субъектов Федерации. Управление предприятиями транспорта. Правомочия органов управления транспорта. Сертификация и лицензирование предприятий транспорта.

Тема 4. Международные организации транспорта

Межправительственные и неправительственные международные организации транспорта. Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Международная морская организация (ИМО). Неправительственные организации транспорта (например, Международная ассоциация воздушного транспорта ИАТА).

Тема 5. Правовое регулирование перевозок

Понятие и виды перевозок. Договор перевозки. Права и обязанности сторон. Неисправности при перевозках. Акты, претензии и иски при перевозках. Ответственность за вред, причиненный пассажиру. Ответственность за вред, причиненный грузу, багажу и почте.

Тема 6. Международные перевозки

Понятие и виды международных перевозок. Договор международной воздушной перевозки пассажира, багажа, груза и почты. Заключение договора международной воздушной перевозки. Транспортная документация. Условия договора международной воздушной перевозки. Ответственность перевозчика по договору международной воздушной перевозки. Фрахтование (чартер) и аренда воздушных судов. Условия договоров фрахтования и аренды воздушных судов. Ответственность сторон по договору чартера и аренды.

Тема 7. Ответственность за правонарушения на транспорте

Понятие и виды правонарушений на транспорте. Состав правонарушений. Административная ответственность за совершение административных проступков на

транспорте. Уголовная ответственность за транспортные преступления. Материальная ответственность причиненный материальный ущерб.

Тема 8. Контроль и надзор за деятельностью транспорта

Понятие контроля и надзора за деятельностью транспорта. Органы, осуществляющие контрольные и надзорные функции на транспорте. Транспортные инспекции и инспекции по безопасности движения. Правовое положение органов контроля и надзора на транспорте. Деятельность транспортной прокуратуры и ее правовое положение.

Общие методические указания

В соответствии Конституцией Российской Федерации «Россия есть демократическое, федеративное, правовое государство с республиканской формой правления» (ст. 1). Главное в правовом государстве – признание верховенства права над государством, безусловное подчинение всех его органов действующим законам и подзаконным актам. Идет процесс формирования и утверждения гражданского общества, где господствует право и справедливость. В таком обществе право должно выйти за сферу одной лишь политико-государственной жизни, оно должно охватить все участки общественных отношений: утверждение надежности и прочности правопорядка, победа истины во всех жизненных ситуациях, торжество правды, разумное согласие обеспечение высокого положения каждого человека, суверенитет личности; не только уравнивать государство и личность, но и обеспечить каждого человека надежными средствами защиты неотъемлемых человеческих прав, записанных в Конституции России.

Высокий правовой статус личности является первичным. Он должен быть точкой отсчета в созидании правового общества.

Для транспорта Российской Федерации вопросы права и правопорядка имеют первостепенное значение. Изучение и выполнение действующего законодательства является важной задачей всех работников транспорта. Это обусловлено тем, что, во-первых, нарушение правовых норм на транспорте создает угрозу для жизни людей; во-вторых, разносторонняя деятельность транспорта регламентирована значительным числом специальных (в том числе технических) правил, положений, руководств, инструкций, обязательных к исполнению должностными лицами и специалистами, которым они адресованы; в-третьих, взаимосвязанное функционирование различных подразделений и служб транспортных предприятий основывается на четком определении прав и обязанностей каждого работника.

Курс «Транспортное право» имеет целью дать студентам заочного факультета Академии ГА сведения о транспортном праве в его единстве и дифференциации.

При самостоятельной работе над курсом рекомендуется:

1. Перед началом изучения прослушать установочные лекции.
2. Внимательно прочитать методические указания.
3. В процессе изучения каждой темы составить краткий конспект, отражающий самостоятельную работу над литературой и правовыми источниками (особое внимание должно быть обращено на изучение новейшего законодательства по теме).
4. В целях самопроверки усвоения учебного материала письменно ответить на поставленные вопросы для самопроверки. Это имеет большое значение для сдачи экзамена.
5. В заключение выполнить контрольную работу в соответствии с определенным вариантом и методическим указаниями.

При возникновении трудностей в процессе изучения темы следует пользоваться очными и заочными консультациями преподавателей, ведущих курс транспортного права.

Курс состоит из двух частей, деление курса на части дано условно: часть первая – общая, посвящена общим вопросам транспортного права, характерным практически для всех основных видов транспорта (изучается в VI семестре). Часть особенная содержит изложение правового регулирования отдельных видов транспорта (изучается в VII семестре).

Методические указания по изучению курса

Часть 1. Общая

Тема 1. Предмет и система транспортного права

Эта тема является логическим развитием темы из теории государства и права и системе Российского права, включающего отрасли права и отрасли законодательства. В связи с этим студент должен вспомнить, что входит в понятие системы права и системы законодательства, а также ознакомиться с положениями общеправового классификатора отраслей законодательства (см. Собрание законодательства Российской Федерации – в дальнейшем СЗ РФ, 1995 год, №1, ст. 46).

Транспортное право – комплексная отрасль законодательства, включающая институты гражданского, административного, уголовного и других отраслей права России, а также международного публичного и частного права.

Теперь дадим определение транспортного права. Транспортное право – это система правовых норм, регулирующих общественные отношения в области организации и управления транспортом, деятельности транспортных коммерческих организаций по выполнению перевозок пассажиров и грузов во внутреннем и международном сообщениях; а также специального применения транспортных средств и обеспечения безопасного движения.

Студент должен проанализировать предложенное определение. Затем студент переходит к вопросу о месте транспортного права в системе права Российской Федерации и Международного права. Транспортная система РФ включает различные виды транспорта: железнодорожный; морской и речной; воздушный; автомобильный; городской (метрополитен и наземный городской транспорт), а также трубопроводный. В свою очередь транспорт подразделяется на: транспорт общего пользования (по публичному договору согласно ст. 426 Гражданского Кодекса РФ (в дальнейшем ГК)); транспорт по договору (контракту); специализированный (выполнение сельхозработ авиацией и др.); частный транспорт.

Общественные отношения в связи с эксплуатацией транспорта нуждаются в правовом регулировании. Это регулирование нуждается в сложной системе законодательства, которое, к сожалению, еще в достаточной степени не кодифицировано. Решение этой проблемы будет способствовать началу работ по подготовке свода законов Российской Федерации – систематизированного полного собрания действующих нормативных актов в соответствии с Указом Президента от 06.02.95 (см. СЗ РФ, 1995, №7, ст. 509).

В своде законов должна быть закреплена и система транспортного законодательства как важная научная проблема.

Транспортное право мы должны рассматривать исходя из трех подходов к вопросу:

1. Транспортное право как система правовых норм и нормативных актов.
2. Транспортное право как юридическая наука.
3. Транспортное право как учебная дисциплина.

Каждый из перечисленных подходов имеет специфику. Так, в курсе «Транспортное право» по соображениям учебно-методического характера невозможно ограничиться только нормами, составляющими транспортное право. Учебная дисциплина включает положения, относящиеся к другим отраслям права. Так, имущественные споры на транспорте решаются в соответствии с нормами гражданского и гражданско-процессуального права. Трудовые отношения работников транспорта регулируются

нормами трудового права с особенностями регулирования труда для работников транспорта (см. ст.252 КЗОТ РФ).

Разработка транспортного права – требование современного периода. В 1993 году создана Академия транспорта (научное учреждение), задача которой объединить научные исследования в области транспорта. С 1994 года, в Академии ГА начата подготовка юристов для работы на транспорте. Наконец, немаловажное значение имеет то, что организационное управление транспортом в РФ (как и во всем мире) осуществляется Министерством транспорта (кроме железнодорожного).

Перед юристами, занимающимися транспортной проблематикой, поставлена задача повысить качество транспортного законодательства, а также научных исследований в этой области.

Эта работа, по нашему мнению, должна вестись в четырех основных направлениях.

1. Проблемы совершенствования правового регулирования и систематизации законодательства отраслей транспорта.
2. Создание законодательной базы для решения комплексных транспортных проблем и взаимодействия различных видов транспорта в единой транспортной системе России.
3. Правовые вопросы взаимодействия транспортного права с другими отраслями права и законодательства на уровне национального законодательства.
4. Необходимо глубже изучать и эффективнее использовать зарубежный опыт правового регулирования деятельности транспорта, а также международных транспортных организаций.

Что касается отрасли транспортного законодательства, то его система состоит из институтов и подинститутов транспортного законодательства. В соответствии с общеправовым классификатором можно отметить 11 институтов и 24 подинститута (см. СЗ РФ, 1995, №1, ст.46, позиции 180. 010.000 – 180.110.000): 1) общие :вопросы транспорта. 2) железнодорожный транспорт – а) общие вопросы; б) железные дороги и подъездные пути; в) железнодорожные станции, вокзалы, депо. 3) водный транспорт – а) общие вопросы; б) морской транспорт; в) речной транспорт; г) порты, пристани, причалы, переправы; д) парохозяйства. 4) воздушный транспорт – а) общие вопросы; б) использование воздушного пространства; в) авиатранспортные предприятия; г) аэропорты и аэродромы. 5) автомобильный транспорт – а) общие вопросы; б) автотранспортные предприятия. 6) городской транспорт – а) общие вопросы; б) метрополитен; в) наземный городской транспорт. 7) дорожное хозяйство – а) общие вопросы; б) дорожный фонд; в) дорожное хозяйство, шоссейные дороги. 8) трубопроводный транспорт и иные специализированные виды транспорта. 9) транспортное обслуживание населения – а) автосервис; б) перевозки пассажиров и багажа; в) тарифы и сборы, штрафы; г) льготы на транспорте. 10) борьба с аварийностью, безопасность движения. 11) перевозка грузов – а) погрузочно-разгрузочные работы.

Помимо институтов законодательства о транспорте вопросы транспорта регулируются в других отраслях законодательства, содержащихся в общеправовом классификаторе. Например, в гражданском законодательстве (поз. 020.000.000) имеются институты перевозки, а также обязательства, возникающие вследствие причинения вреда.

Вопросы для самопроверки

1. Предмет транспортного права.
2. Дайте определение понятия «транспортное право».
3. Система транспортного права как науки, отрасль законодательства и учебная дисциплина.
4. Национальное и международное транспортное право.

Тема 2. Источники транспортного права

Изучение этой темы следует начать с понятия источника права, принятого в общей теории государства и права. Под источником права принято понимать вид деятельности органов государственной власти, заключающийся в установлении юридических норм. Иногда вместо термина «источник права» употребляется термин «форма права». Разница заключается в том, что в первом случае речь идет о нормативном акте как акте правотворчества, указания на то, чем практика должна руководствоваться в решении юридических дел, а также в плане познания права, называя исторические памятники права, действующие правовые акты, юридическую практику, договоры, труды юристов и т.д. Во втором смысле это внешнее выражение права во вне.

Источниками права являются: Конституция РФ, законы, подзаконные акты. Конституция и законы обладают высшей юридической силой. Подзаконные акты издаются на основе Конституции и законов и не могут им противоречить.

Транспортное право как система юридических норм, регулирующих общественные отношения в области организации и управления транспортом, деятельности транспортных организаций по выполнению перевозок и обеспечению безопасности движения, состоит из множества нормативных правовых актов: законов, указов Президента, постановлений Правительства, различных ведомственных актов, прежде всего актов МПС и Минтранса России, а также локальных норм. Все эти нормативные акты должны быть подчинены единым конституционным принципам, находиться в определенной субординационной зависимости.

При изучении источников транспортного права необходимо обратить внимание на ряд особенностей формирования транспортного законодательства.

Во-первых, транспортное, законодательство не имеет основного законодательного акта, который явился бы центром, стержнем транспортного права. В этом плане было бы целесообразно принять федеральный закон о транспорте, который явился бы базой для правотворчества в области транспортного права, определил бы систему отрасли законодательства, унифицировал бы большое число вопросов, решаемых по-разному в отдельных отраслях транспорта, в частности, способствовал функционированию транспортной системы в России как единой транспортной сети страны.

Во-вторых, в новых условиях приобретает большое значение локальное правотворчество. Так, в соответствии с рекомендациями ИКАО авиапредприятия обязаны на основе действующего законодательства принимать руководства по производству полетов и правила перевозок. Без этих актов сертификат авиапредприятию выдаваться не будет.

В-третьих, в связи с Указом Президента РФ о подготовке свода законов Российской Федерации появились благоприятные условия для начала работ по кодификации транспортного законодательства с учетом опыта зарубежных стран и международных транспортных организаций.

С учетом сказанного предлагается следующее определение источника транспортного права.

Источник транспортного права – это форма выражения воли правотворческого органа, направленная на регулирование общественных отношений в области организации и управления транспортом, деятельности транспортных организаций по выполнению перевозок и обеспечению безопасности движения транспортных средств.

Уяснив понятие источника транспортного права, студент переходит к вопросу о видах источников транспортного права.

Источники транспортного права можно по их значимости (соподчиненности) разделить на несколько групп: 1. Конституция РФ. 2. Кодифицированные акты основных отраслей права, регулирующих вопросы деятельности транспорта: гражданское, административное, уголовное право и процесс. Трудовое право, земельное, финансовое

и другие отрасли права по вопросам непосредственного регулирования транспортных правоотношений.

Так, Гражданский Кодекс РФ регулирует отношения между лицами, осуществляющими предпринимательскую деятельность, основываясь на признании равенства участников этих отношений, свободы договора, неприкосновенности собственности, недопустимости произвольного вмешательства кого-либо в частные дела, необходимости беспрепятственного осуществления гражданских прав, обеспечения восстановления нарушенных прав, их судебной защиты.

К числу основных институтов гражданского права ГК относит институт перевозки, а также обязательств, возникающих вследствие причинений вреда.

Административным правом регулируются правовые отношения, связанные с управлением транспортом, административная ответственность за нарушения транспортного законодательства (ст. 205-209 2 Кодекса РФ об административных правонарушениях).

Уголовный Кодекс РФ предусматривает уголовную ответственность за преступления, связанные с эксплуатацией транспорта (ст.ст. 84, 85, 86, 211-211 3, 212, 213-213 2 УК РФ). Перечисленные дела рассматриваются в соответствии с процессуальным законодательством.

Вопросы транспорта регулируются трудовым, земельным, финансовым, экологическим и другими отраслями законодательства.

Что касается источников транспортного права по видам транспорта применительно к новым условиям, то здесь работа находится в начальной стадии.

20 июля 1995 года Государственной Думой был принят Федеральный закон «О федеральном железнодорожном транспорте», в котором определены экономические, правовые и организационные основы деятельности федерального железнодорожного транспорта. Закон регламентирует отношения железнодорожного транспорта с органами государственной власти, другими видами транспорта, юридическими лицами и гражданами-собственниками объектов железнодорожного транспорта, а также пассажирами, отправителями и получателями грузов, грузобагажа и багажа.

Федеральный закон определяет роль железнодорожного транспорта, дает определение основных понятий. Закон состоит из 10 разделов и 28 статей.

Статья 3 Закона устанавливает, что законодательство о железнодорожном транспорте основывается на Конституции России и состоит из:

- настоящего Федерального закона;
- Устава железных дорог РФ;
- иных нормативных правовых актов, регулирующих деятельность железнодорожного транспорта и обеспечивающих его нормальную работу;
- международных договоров РФ в области железнодорожного транспорта (см. СЗ РФ, 1995, №35, ст.3505).

Ни одна из отраслей транспорта не имеет нового основного кодифицированного акта: на воздушном транспорте таким актом был Воздушный кодекс (ВК). Первый ВК СССР был принят в 1932 году, затем ВК 1935 года, через 25 лет – ВК 1961 года. В настоящее время действует ВК СССР 1983 года во многом устаревший. Проекты ВК РФ обсуждаются. В аналогичном положении кодифицированные акты других отраслей транспорта: Кодекс Торгового мореплавания 1968 года, Устав железных дорог 1964 года, Устав внутреннего водного транспорта 1955 года, Устав автомобильного транспорта 1969 года. В эти акты внесены изменения и дополнения.

В 1983-1986 гг. был издан в трех частях «Сборник нормативных актов о транспорте».

Лучше обстоят дела в области организационно-правовой. В 1993 году правительством РФ были приняты постановления об утверждении Положений о Министерстве путей сообщения РФ и Министерстве транспорта РФ.

В соответствии с частью 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации принципы и нормы международного права и международного договора Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором России установлены иные правила, чем предусмотрены законом, то применяются правила международного договора.

Таким образом, источниками транспортного права наряду с нормативными актами являются принципы и нормы международного права.

Международные перевозки осуществляются всеми видами транспорта. Россия является участником многих международных Конвенций и договоров по транспорту.

В области международного публичного права важное место занимают международное воздушное и международное морское право.

Международное воздушное право включает две группы принципов и норм первая регулирует международные воздушные передвижения – режим воздушного пространства и международные полеты. Вторая – коммерческую деятельность воздушного транспорта – международные воздушные передвижения.

Основные источники международного воздушного права по уровням иерархии:

1. Конвенции и двусторонние межправительственные соглашения в участии России. Чикагская Конвенция 1944 года и другие. Особенностью статуса их является то, что они обязательны для государств-участников. Национальные законы должны соответствовать международным договорам (часть 4 статьи 15 Конституции РФ).

2. Приложения к Чикагской Конвенции (их 18). Приложения применяются государством, если оно не уведомило ИКАО о различиях между собственной практикой и стандартом (в соответствии со статьей 38 Чикагской Конвенции).

3. Правила аэронавигационного обслуживания и дополнительные региональные правила. Они не обладают статусом стандартов и не подпадают под действие статьи 38 Чикагской Конвенции.

4. Руководства. Содержат инструктивный и информационный материал, развивающий и дополняющий международные стандарты, рекомендуемую практику, и служат для оказания помощи в их применении.

5. Циркуляры ИКАО. Содержат специальную информацию, представляющую интерес для договаривающихся государств, включая исследования по техническим вопросам.

6. Сборники. Включают собрание документов, материалов и терминов.

7. Доклады. Содержат развернутое изложение какого-либо текста ИКАО, публикации, доклады комиссий и комитетов.

Особую группу источников транспортного права составляют источники международного частного права. Основными видами таких источников являются: 1) международные договоры; 2) внутреннее законодательство; 3) судебная и арбитражная практика; 4) обычаи.

Институтами международного частного права являются международные перевозки пассажиров и грузов и обязательства из причинения вреда. Под международной перевозкой понимается перевозка пассажиров и грузов между двумя и более государствами, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями (транспортными конвенциями).

Различные виды перевозок регулируются соответствующими конвенциями, международными соглашениями.

Международные железнодорожные перевозки регулируются принятым в 1980 году на Конференции по пересмотру Бернских конвенций о железнодорожных перевозках грузов и пассажиров новым Соглашением о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ).

Международные автомобильные перевозки регулируются протоколом о дорожных знаках и сигналах 1949 года (действует в редакции 1968 года). Россия – участник этой

Конвенции. Перевозка грузов между европейскими странами подпадает под Конвенцию о договоре международной дорожной перевозке грузов.

Перевозка пассажиров урегулирована Конвенцией о договоре международной автомобильной перевозке пассажиров и багажа.

Международные воздушные перевозки регулируются Варшавской системой, включающей 8 международно-правовых нормативных актов:

1) Варшавскую конвенцию для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 года; 2) Гаагский протокол об изменении Варшавской конвенции 1929 года; 3) Гвадахарскую конвенцию 1961 года дополнительную к Варшавской конвенции 1929 года; 4) Гватемальский протокол 1971 года об изменении Варшавской конвенции 1929 года, измененной Гаагским протоколом 1955 года; 5-8) Монреальские протоколы №№ 1, 2, 3 и 4 1975 года.

Международные морские перевозки, морские перевозки грузов регулируются Конвенцией ООН о морской перевозке грузов, принятой в марте 1978 года на Конференции в Гамбурге.

Наиболее прогрессивной формой морских грузовых перевозок являются перевозки на регулярных морских линиях, которые эксплуатируются в рамках соглашений между группами перевозчиков под названием линейных конференций. В 1974 году была подписана Конвенция о Кодексе поведения линейных конференций. Конвенция включает ряд положений, направленных на исключение дискриминации интересов перевозчиков и грузовладельцев. Россия – участник этой Конвенции.

Пассажирские морские перевозки регулируются Афинской конвенцией о перевозках морем пассажиров и багажа от 13.12.74. Россия – участник этой Конвенции.

Морские перевозки могут осуществляться по чартеру. В этом случае для перевозки груза предоставляется все судно, его часть или определенные помещения.

Вопросы для самопроверки

1. Понятие источника права.
2. Источники транспортного права (понятие и виды).
3. Основные источники международного права.
4. Источники международного воздушного и морского права.
5. Источники международного железнодорожного и автомобильного законодательства.

Тема 3. Органы управления транспортом

Изучение темы следует начать с более общего вопроса о понятии и правовом статусе органов исполнительной власти. Это понятие производно от реализуемого в России принципа разделения властей. Органы исполнительной власти призваны обеспечивать государственное управление. Они наделены государственно-властными полномочиями, реализуемыми в характерных для этих органов формах: во-первых, орган исполнительной власти всегда является органом государственного управления; во-вторых, органы исполнительной власти (их виды) определены и перечислены в Указе Президента от 10.01.94 «О структуре Федеральных органов центральной исполнительной власти» (САПП, 1994, № 3, ст. 190).

В перечне Федеральных органов исполнительной власти к органам исполнительной власти отнесены органы, которые в целом являются органами этой власти (например, Государственная налоговая служба РФ); в-третьих, руководители некоторых служб, не являющихся министерствами, получили статус министерств и включены в состав правительства РФ.

Общее руководство транспортом осуществляет Правительство.

Федеральные органы исполнительной власти – Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство путей сообщения Российской Федерации непосредственно

руководят железнодорожным, воздушным, морским, речным и автомобильным транспортом.

Руководство городским транспортом осуществляют департаменты транспорта Субъектов Федерации.

Затем студент переходит в анализу правового положения органов управления транспортом.

1. Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс России) является центральным органом Федеральной исполнительной власти, осуществляющим государственное управление в области воздушного, морского, речного, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Компетенция и структура Минтранса России определена Положением о Министерстве транспорта, утверждено постановлением Правительства РФ от 18.05.93 № 457 (САПП, 1993, № 21, ст.1913).

Минтранс России совместно с МПС и другими органами исполнительной власти Российской Федерации проводит государственную политику в области координации взаимодействия всех видов транспорта и развития транспортно-дорожного комплекса (ТДК) в целом.

ТДК РФ составляют расположенные на территории России предприятия, учреждения и организации независимо от форм собственности, осуществляющие транспортную и транспортно-экспедиционную деятельность; ремонт и содержание автомобильных дорог и сооружений на них; работы, связанные с обслуживанием судоходных гидротехнических сооружений, водных, воздушных и других путей сообщения; проведение научных исследований и подготовку кадров для ТДК; а также изготовление транспортных средств и выполнение иных связанных с транспортным процессом работ. К числу основных задач Минтранса России относится разработка проектов законодательных и подзаконных актов, стандартов и норм, определяющих порядок функционирования на территории Российской Федерации воздушного, морского, речного, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства независимо от форм собственности.

Минтранс разрабатывает и утверждает в установленном порядке правила, положения, технические нормы, отраслевые стандарты и другие нормативные акты по вопросам перевозок грузов, пассажиров, багажа и почты, технической эксплуатации и ремонта транспортных средств на воздушном, морском, речном, автомобильном транспорте, (в дальнейшем «Транспорт»), обеспечения безопасности движения на транспорте.

Определяет требования к уровню профессиональной пригодности кадров на транспорте.

Организует и осуществляет в установленном, порядке работу по лицензированию перевозочной деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса, по ремонту и техническому обслуживанию транспортных средств на транспорте. Участвует в установлении порядка в решении вопросов об акционировании и приватизации объектов транспорта.

Минтранс России имеет право заключать контракты с руководителями находящихся в федеральной собственности предприятий транспорта, утверждать Уставы таких предприятий. Осуществлять контроль за соблюдением транспортного законодательства, требований безопасности движения, судоходства, полетов и экологических норм при эксплуатации транспорта. Министр издает в пределах своей компетенции, нормативные и иные акты, обязательные для всех предприятий, учреждений, организаций и граждан.

Положение о Минтрансе определяет правовое положение министра: министр возглавляет Министерство. Он назначается на должность и освобождается от должности Президентом по предложению Председателя Правительства (см. п. «д» ст. 83

Конституции РФ). Министр входит в состав Правительства. На него возлагается руководство Министерством на основе единоначалия.

Министр распределяет обязанности между заместителями, устанавливает степень ответственности заместителей и руководителей структурных подразделений Министерства, утверждает положения о подразделениях Министерства, назначает на должность и освобождает от должности руководящих работников центрального аппарата и др.

В Минтрансе образуется Коллегия, состоящая из лиц, являющихся членами Коллегии по должности (министр, заместители директора департамента, главный транспортный инспектор РФ), а также других руководящих работников, утверждаемых Правительством.

Коллегия рассматривает важнейшие вопросы деятельности транспорта. Решения Коллегии проводятся в жизнь, как правило, приказами министра.

Слово «департамент» означает часть или отдел высшего административного или судебного учреждения (министерства, сената и др.). В Минтрансе образовано пять департаментов: воздушного транспорта, морского транспорта, автомобильного транспорта и федеральных дорог, речного транспорта и по координации и развитию транспортной системы. Возглавляет департамент директор, Положения о департаментах утверждает министр, кроме последнего, которое утверждается Правительством. Минтранс России может создавать региональные органы управления. Постановлением Правительства РФ от 06.10.94 создана система управления воздушным движением Российской Федерации в целях обеспечения безопасности полетов, упорядочения использования воздушного пространства РФ и в интересах экономики и обороны страны (см. СЗ РФ 1994 год, № 25, ст.2712). Этим Постановлением утверждены два документа: Положение о Единой системе управления воздушным движением Российской Федерации и Положение о межведомственной комиссии по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением Российской Федерации и ее состав.

Единая система управления воздушным движением (УВД) предназначена для:

- организации использования воздушного пространства;
- управления воздушным движением;
- рационального распределения воздушного пространства в интересах экономики и обороны страны;
- обеспечения безопасности полетов;
- контроля за соблюдением порядка использования воздушного пространства.

Систему органов управления воздушным движением России составляет:

1. Межведомственная комиссия.
2. Зональные межведомственные комиссии.
3. Органы управления воздушным движением.
4. Оперативные органы Единой системы УВД России.

При министре создается межведомственный координационный совет по транспорту РФ. В состав этого совета входят руководители, и специалисты всех видов транспорта и дорожного хозяйства, научных организаций и крупнейших потребителей транспортных услуг. Состав совета и положение о нем утверждается министром.

В составе Минтранса образуется Российская транспортная инспекция с отделениями в субъектах Федерации. Возглавляет транспортную инспекцию РФ главный транспортный инспектор и комиссия по регулированию воздушного движения Министерства транспорта РФ, которую возглавляет председатель.

Железнодорожный транспорт составляет основу транспортной системы Российской Федерации и призван во взаимодействии с другими видами транспорта своевременно и качественно обеспечивать потребности населения во внутренних и международных

перевозках и услугах, жизнедеятельность всех отраслей экономики и национальную безопасность государства, формирование рынка перевозок и связанных с ними услуг, эффективное развитие предпринимательской деятельности. Государство осуществляет регулирование и контроль за деятельностью железнодорожного транспорта, развитие его материально-технической базы, а также, удовлетворяет основные потребности в составе государственных нужд.

Раздел III Федерального Закона «О железнодорожном транспорте» определяет систему управления на железнодорожном транспорте, образование и прекращение деятельности предприятий ж/д транспорта.

Управление перевозочным процессом на ж/д транспорте производится централизованно и относится к исключительной компетенции федерального органа исполнительной власти в области ж/д транспорта. Органы государственной власти субъектов РФ и органы местного самоуправления, общественные и иные организации и граждане не вправе вмешиваться в деятельность ж/д транспорта, связанную с перевозочным процессом, за исключением случаев, предусмотренных законодательством РФ.

Правовое положение МПС России определено Положением о Министерстве путей сообщения Российской Федерации, утверждено постановлением Правительства в 1993 году (см. САПП, 1993, №3, ст. 175).

Студент должен ознакомиться с основными положениями закона о железнодорожном транспорте, Указом Президента РФ от 23.06.92, Положением о МПС России, а также Уставом железных дорог и Положением о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации 1992 года.

МПС России осуществляет управление перевозочным процессом, руководит деятельностью предприятий и организаций железнодорожного транспорта.

Основной хозяйственной организацией железнодорожного транспорта является железная дорога. Органом управления железной дорогой является Управление железной дорогой.

Железная дорога – основное государственное унитарное предприятие железнодорожного транспорта, обеспечивающее при централизованном управлении и во взаимодействии с другими железными дорогами и видами транспорта потребности экономики и населения в перевозках в обслуживаемом регионе на основе регулирования производственно-хозяйственной и иной деятельности предприятий и учреждений, входящих в его состав.

Железные дороги имеют в своем составе отделения, железнодорожные станции и другие предприятия и организации, которые заняты в основной и вспомогательной деятельности железнодорожного транспорта.

Управление транспортом в развитых странах характеризуется тенденцией усиления роли государства в этой важной области государственного управления.

В США число министерств стабильно (около 15). Министерства США могут быть сведены в три группы: 1) выполняющие внешнеполитическую и военную функции; 2) занимающиеся внутривнутриполитическим и социальным управлением и 3) осуществляющие экономическое управление.

Министерство транспорта США существует с 1965 года. На это, Министерство возлагается выработка национальной политики в области транспорта и программ, способствующих обеспечению быстроты, безопасности, эффективности и экономичности перевозок.

В компетенции министерств транспорта США выделяются следующие группы органов, осуществляющие: 1) обязанности Береговой службы, существующей с 1750 года, отвечающей за спасение на море, осуществление федеральных законов в открытом море на судоходных водах США, обеспечение безопасности мореплавания; 2) управление гражданской авиацией. Оно сводится к обеспечению безопасности полетов

и перевозок, руководству системой контроля воздушной навигации, планированию и развитию аэропортов. Министерство также регулирует работу гражданской авиации США за границей; 3) управление дорогами и контроль за безопасностью движения. Исследование транспортных потоков, учет моторизованных средств транспорта; 4) управление железными дорогами путем обеспечения правительственной поддержки железнодорожного транспорта, решения проблемы безопасности; 5) с 1968 года к ведению министерства транспорта было отнесено Управление массовыми городскими перевозками; 6) с 1977 года усилена научно-техническая деятельность Министерства (особенно безопасность трубопроводов и перевозка опасных грузов).

Вместе с тем Министерство транспорта США по существу не вмешивается в эксплуатационную работу видов транспорта и частных компаний.

Единые транспортные министерства или другие соответствующие ведомства существуют в Великобритании, Франции, Германии, Италии и других стран Западной Европы.

Вопросы для самопроверки

1. О принятии и правовом статусе органов исполнительной власти.
2. Правовое положение Министерства транспорта РФ.
3. Правовое положение министерства путей сообщения.
4. Единая система УВД РФ.
5. Управление транспортом за рубежом (на примере США или других государств).

Тема 4. Международные организации транспорта

Изучение этой темы следует начинать с более общего вопроса, а именно с вопроса о праве международных организаций, точнее с понятия и классификации международных организаций (этот вопрос детально рассматривается в курсе «Международное право»).

Под правом международных организаций, понимается отрасль современного международного права, состоящая из правовых норм, регулирующих вопросы образования, структуры и деятельности межгосударственных организаций. Международная организация – это объединение государств, созданное на Основе международного договора для выполнения определенных целей, имеющее систему постоянно действующих органов, обладающее международной правоспособностью и учрежденное в соответствии с международным правом. Международную организацию характеризуют следующие шесть признаков:

- 1) участниками международных организаций являются государства;
- 2) международные организации построены на договорной основе;
- 3) имеют определенные цели;
- 4) организационно построены как система постоянно действующих органов;
- 5) обладают качеством международной правосубъектности;
- 6) их деятельность соответствует нормам и принципам международного права.

Международные организации могут классифицироваться по:

- юридической природе;
- масштабу деятельности;
- предмету деятельности.

Следует иметь в виду, что термин «международная организация» применяется как к международным межправительственным организациям (ММПО), так и международным неправительственным организациям (МНПО). Если участником ММПО являются только государства, то субъектами МНПО – любые объединения организаций и граждан, кроме государств.

К ММПО относятся Организация Объединенных Наций (число членов ООН приближается к 190), Всемирный Почтовый Союз, Международный Союз Электросвязи и др. (всего несколько сотен).

Что касается МНПО: Межпарламентский союз, Международный Совет научных союзов, различные международные спортивные организации и т.д. В настоящее время существует более 7000 МНПО.

Международные транспортные организации существуют как ММПО, так и МНПО.

К межправительственным транспортным организациям, в частности, относятся: Международная Организация Гражданской Авиации (ИКАО) и Международная Морская Организация (ИМО), которые входят в число 16 специализированных учреждений ООН. Международные организации имеются и на других видах транспорта.

В области железнодорожного транспорта были подписаны Бернские конвенции о железнодорожных перевозках грузов (МГК) и пассажиров (МПК). Бернские конвенции относятся к ММПО.

В 1966 году было заключено дополнительное соглашение к МПК. В 1980 году на конференции по пересмотру Бернских конвенций было принято новое Соглашение о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ).

На автомобильном транспорте нет специализированных международных межправительственных организаций. Среди неправительственных международных организаций наиболее активную роль играет Международный Союз Автомобильного транспорта (ИРУ). Членами Союза являются национальные автотранспортные объединения европейских и ряда других стран. В 1974 году в СССР была создана национальная ассоциация автоперевозчиков, которая вступила в ИРУ.

В области морского транспорта: Международная Морская Организация (ИМО) – Специализированное учреждение ООН. До 22.05.82. носила название Межправительственная Морская консультативная организация (ИМКО). Количество членов ИМО около 140 государств. Эта организация была создана на основании конвенции, принятой на международной Морской конференции ООН, созванной в 1948 году (Конвенция вступила в силу 17.03.58). СССР – член организации с 24.02.58.

Основные цели ИМО состоят в обеспечении сотрудничества государств в решении различных технических проблем, затрагивающих морской торговый флот, осуществляющий международные перевозки; поощрении и содействии принятия всеми странами согласованных норм по вопросам обеспечения безопасности на море и эффективности мореплавания; предотвращении загрязнения с судов морской среды и борьбы с загрязнением; рассмотрении административных и правовых вопросов, связанных с данными целями.

Затем студент переходит к вопросу о структуре ИМО.

Высшим представительным органом Международной морской организации является Ассамблея, состоящая из всех членов организации, Исполнительный орган ИМО – Совет, состоящий из представителей 24 государств. В промежутках между сессиями Ассамблей Совет принимает наиболее важные решения. Совету ИМО подчинены комитеты: по безопасности на море, по защите морской среды, юридический.

Комитет по безопасности на море – важнейший орган, рассматривающий проблемы, относящиеся к обеспечению безопасности мореплавания. Вопросы борьбы с загрязнением моря рассматривает Комитет защиты морской среды.

Проблемы международного морского права – сфера деятельности Юридического комитета. В рамках ИМО разработаны и приняты важные международные конвенции, в том числе: Международная конвенция о грузовой марке. Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью. Международная конвенция о гражданской ответственности за

ущерб от загрязнения нефтью. Международная конвенция по поиску и спасанию на море и др.

В заключение рассмотрим более подробно международные организации на воздушном транспорте. Среди межправительственных международных организаций центральное место занимает Международная организация гражданской авиации (аббревиатура английского названия организации ИКАО).

ИКАО – специализированное учреждение ООН, являющееся центром организации и координации международного сотрудничества государств по всем аспектам деятельности гражданской авиации на международной арене. Учредительный акт ИКАО – Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года, в текст которой включены положения, составляющие Устав ИКАО.

В конце 1994 года ИКАО был подготовлен Сборник информационных материалов к 50-летию ИКАО (7 декабря 1994 года). В обращении доктора Ассада Котайта, Президента Совета ИКАО, подчеркнуты, что: «7 декабря 1994 года мир отмечает 50-ю годовщину одного из самых эпохальных событий настоящего столетия – создание Международной организации гражданской авиации. ИКАО утвердилась в качестве ведущей мировой организации, содействующей в интересах всего человечества развитию безопасного, регулярного и эффективного воздушного транспорта».

Количество государств-членов в ИКАО увеличилось с 26 в апреле 1947 до 183 в феврале 1994 года.

Как работает ИКАО?

Устав ИКАО помещен во вторую часть Конвенции, которая называется «Международная организация гражданской авиации».

В статье 44 Конвенции определены цели Организации: разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы обеспечить безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире (см. п.п. а-г статьи 44).

Организация состоит из Ассамблеи, Совета с различными подчиненными органами и Секретариата. Главными должностными лицами ИКАО являются Президент Совета и Генеральный секретарь.

Ассамблея состоит из представителей всех договаривающихся государств и является суверенным органом ИКАО. Она созывается каждые три года и подробно рассматривает работу Организации, вырабатывает политику на предстоящие годы и путем голосования утверждает бюджет на трехлетний период. Полномочия Ассамблеи определены главой 8 Конвенции.

Руководящим органом Организации является Совет, который избирается Ассамблеей на трехлетний период и состоит из представителей 33 государств (места в Совете представляются конкретным государствам). Выборы государств-членов Совета проводятся по трем группам: I. Государства, играющие ведущую роль в воздушном транспорте (такие, как США, Германия, Франция, Россия и др.); II. Государства, вносящие наибольший вклад в предоставление средств обслуживания для международной гражданской авиации (Египет, Аргентина, Индия и др.); III. Государства, назначение которых обеспечивает представительство в Совете всех основных географических районов мира (Сенегал, Гранада, Тобаго и др.).

Совет постоянно направляет работу ИКАО. Советом принимаются Стандарты и Рекомендуемая практика, которые оформляются в качестве Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации.

Совету оказывает помощь Аэронавигационная комиссия (по техническим вопросам), Авиатранспортный комитет (по экономическим вопросам), Юридический

комитет (по правовым вопросам), комитет по совместной поддержке аэронавигационного обслуживания и Финансовый комитет.

Секретариат возглавляется Генеральным секретарем и состоит из пяти основных подразделений: Аэронавигационного управления, Авиатранспортного управления, Управления технического обслуживания, Юридического управления и Административного управления.

Чтобы работа Секретариата носила действительно международный характер, персонал категорий специалистов набирается на широкой географической основе. В Секретариате работают около трех десятков специалистов из России.

Деятельность ИКАО осуществляется в тесном содружестве с другими членами ООН, ее специализированными учреждениями: Всемирной метеорологической организацией; Международным союзом электросвязи; Всемирным почтовым союзом; Всемирной организацией здравоохранения; Международной морской организацией. В ИКАО активно работают также Международные неправительственные организации. Это прежде всего Международная ассоциация воздушного транспорта, Международный совет аэропортов, Международная Федерация ассоциаций линейных пилотов, Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов.

Деятельность ИКАО финансируется в основном за счет взносов государств-членов. Бюджет ИКАО утверждается на трехлетний период. Взнос каждой страны определяется по согласованной формуле и колеблется от 0,6 до 25% общего бюджета ИКАО.

Вопросы для самопроверки

1. Что следует понимать под правом международных организаций?
2. Понятие международной организации. Классификация международных организаций.
3. Международные транспортные организации. Общая характеристика.
4. Международная морская организация (ИМО).
5. Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

Тема 5. Правовое регулирование перевозок

Тему о правовом регулировании перевозок (транспортные договоры) следует начать с анализа основных нормативных актов, регулирующих перевозки в Российской Федерации и прежде всего с Гражданского Кодекса Российской Федерации.

Пункт 1 статьи 2 Гражданского Кодекса Российской Федерации (в дальнейшем Гражданский Кодекс, ГК) устанавливает, что Гражданское законодательство регулирует договорные и иные обязательства. В п.2 статьи 3 ГК подчеркивается, что нормы гражданского права, содержащиеся в других законах, должны соответствовать настоящему Кодексу.

Министерства и иные федеральные органы исполнительной власти могут издавать акты, содержащие нормы гражданского права, в случаях и пределах, предусмотренных настоящим Кодексом, другими законами и иными правовыми актами (п.7 ст.3 ГК). Вместе с тем к имущественным отношениям, основанным на административном или ином властном подчинении одной стороны другой, в том числе к налоговым и административным отношениям, гражданское законодательство не применяется, если иное не предусмотрено законодательством (п.3 ст.2 ГК).

Что касается гражданского законодательства и норм международного права, то общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры России являются в соответствии с Конституцией РФ составной частью правовой системы России. Международные договоры РФ применяются к отношениям, указанным в п.п. 1 и 2 статьи 2 ГК непосредственно, кроме случаев, когда из международного договора следует, что для применения требуется издание

внутригосударственного акта. Если международным договором РФ установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены гражданским законодательством, применяются правила международного договора (ст.7 ГК).

Раздел III Гражданского Кодекса регулирует общую часть обязательственного права. До утверждения Федеральным Собранием особенной части Гражданского Кодекса действует глава 13 Основ гражданского законодательства «Перевозка» (Ведомости съезда народных депутатов и Верховного Совета СССР 1991, №26, ст.733; Ведомости Верховного Совета РФ 1992, №30, ст.1800).

В этой главе Основ определены положения о договоре перевозки и перевозках транспортом общего пользования, договоры об организации перевозок (т.н. долгосрочные договоры об организации перевозок), о провозной плате (тарифах), о сроках доставки груза, пассажира и багажа и ответственности за просрочку, об ответственности перевозчика за утрату, недостачу и повреждение груза или багажа, а также о договоре транспортной экспедиции (ст.ст. 99-105 Основ). В главе 19 Основ регулируется вопрос об ответственности за вред, причиненный источником Повышенной опасности – транспортной организацией (ст.ст. 128, 130-132 Основ).

Основными нормативными актами на отдельных видах транспорта являются: Устав автомобильного транспорта (СП РСФСР-1969, №2-3, ст.8; ВВС РФ, 1993, №11. Ст.393. В дальнейшем УАТ). Воздушный Кодекс Союза ССР (ВК СССР, 1983, №20. Ст.303. В дальнейшем ВК). Устав внутреннего водного транспорта СССР (Постановление СМ СССР от 15.10.55. В дальнейшем УВВТ). Устав железных дорог СССР (СП СССР, 1964, №5. Ст.36. В дальнейшем УЖД). Кодекс торгового мореплавания (ВВС СССР, 1968, №39. Ст. 351. В дальнейшем КТМ).

Вместе с тем следует иметь в виду, что транспортные Уставы и Кодексы не конкретизируют ряд вопросов, регулирующих деятельность, транспорта и взаимоотношения транспортных организаций и клиентуры. Эти вопросы регулируются Правилами перевозки грузов и пассажиров на каждом виде транспорта. Правила перевозок обязательны как для перевозчиков, так и для клиентуры. В них детально определяются условия перевозки, порядок приемки грузов к перевозке, выдачи грузов, составления актов. Правила перевозки почты, Правила перевозки пассажиров и багажа, Правила перевозки грузов и пассажиров утверждаются в основном отраслевыми министерствами РФ: Министерством путей сообщения и Министерством транспорта Российской Федерации.

Понятие и виды договора перевозки

Договор перевозки – основной транспортный договор. В соответствии со статьей 420 ГК договором признается соглашение, двух или нескольких лиц об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей.

К обязательствам, возникающим из договора, применяются общие положения об обязательствах (ст.307-419 ГК) и общие положения о договоре (ст. 420-453 ГК).

По договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа – также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта и перевозки разными видами транспорта по единому транспортному документу (прямое,

смешанное сообщение), а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются транспортными уставами и кодексами, иными законодательными актами и правилами, издаваемыми в порядке, установленном этими законодательными актами (ст. 99 Основ гражданского законодательства, п. 37 УЖД, ст. 118 КТМ, ст. 76 ВК, п. 45 УАТ).

Из приведенного определения вытекает, что договор перевозки – это возмездный договор, имеющий взаимный характер. Возмездность договора состоит в том, что за перевозку уплачивается вознаграждение (плата). Взаимный характер заключается в том, что перевозчик, с одной стороны, обязан перевезти груз или пассажира, а с другой – он имеет право на провозную плату; а грузоотправитель (пассажир) обязан внести провозную плату, и в то же время имеет право на перевозку сданного груза.

Вид договора перевозки определяется тем видом транспорта, которой перевозит груз или пассажира: договор перевозки железнодорожным, воздушным, морским, речным или автомобильным транспортом.

Порядок заключения договоров перевозки груза или пассажира регулируется транспортными уставами и кодексами, а также правилами перевозки, действующими на каждом виде транспорта.

В зависимости от числа транспортных предприятий или видов транспорта перевозки бывают:

- в местном сообщении;
- в прямом сообщении;
- в прямом смешанном сообщении.

Местными называются перевозки в пределах одного транспортного предприятия (железнодорожной, морского пароходства, речного пароходства и т.д.).

Прямыми признаются перевозки, выполнение которых по одному документу (пассажирскому билету, грузовой накладной) участвуют несколько транспортных предприятий одного вида транспорта.

Прямая смешанная перевозка – когда на основе одного документа перевозка выполняется различными предприятиями нескольких видов транспорта.

На морском транспорте различают перевозку в малом и большом каботаже. Под малым каботажем понимают перевозку между портами одного и того же моря. К большому каботажу относятся перевозки между портами России разных морей.

Среди разновидностей договоров перевозки нельзя не остановиться на так называемых долгосрочных договорах. Такие договоры могут заключаться в случаях, когда перевозчик и грузовладелец заинтересованы в систематических перевозках. Заключая долгосрочные договоры об их организации, определяют объемы перевозок, сроки и другие условия представления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, не предусмотренные уставами, кодексами и изданными в их развитие правилами. Такие договоры предусмотрены диспозитивной нормой, содержащейся в ст.101 Основ. При этом заключение долгосрочных договоров на различных видах транспорта имеет свои особенности. Так, долгосрочные договоры могут заключаться на автомобильном, речном, морском и воздушном транспорте. Например, в соответствии со ст.85 ВК в случае систематического осуществления воздушных перевозок грузов и почты одного и того же отправителя в течение определенного периода перевозчик и отправитель могут заключать специальный договор, в котором должны быть определены условия, вытекающие из особенностей данных перевозок.

В то же время на железнодорожном транспорте долгосрочные договоры встречаются очень редко.

Договор перевозки груза

Договоры грузовых перевозок оформляются по системе накладных или коносамента.

На железнодорожном транспорте, формой договора является железнодорожная накладная. Накладная – основной перевозочный документ. Накладная сопровождает груз на всем пути его следования до станции назначения, где она вместе с грузом выдается грузополучателю. Грузовая накладная является обязательной письменной формой договора перевозки (ст.ст. 37, 38 и 39 УЖД).

На воздушном транспорте договор воздушной перевозки груза удостоверяется грузовой накладной (ст.78 ВК). На речном транспорте – накладной (ст.67 УВВТ), на автомобильном – товаротранспортной накладной (ст.47 УАТ).

На морском транспорте для оформления договора грузовой перевозки используется система коносамента, кроме случаев, когда перевозка оформляется чартером или накладной (ст.ст. 120-122 КТМ). С юридической стороны коносамент представляет собой:

- расписку перевозчика в приеме груза указанного рода, в указанном количестве и состоянии;
- доказательство договора перевозки груза;
- товарораспределительный документ, позволяющий его владельцу распоряжаться грузом (посредством индоссамента и передачей коносамента).

Договор перевозки завершается доставкой пассажира или груза в пункт назначения. Груз выдается грузополучателю. Если обязательства исполнены полностью, то права и обязанности прекращаются исполнением договора. Поэтому порядок выдачи и принятия груза, имеет важное юридическое значение и подробно регламентирован в транспортных уставах и кодексах, а также правилах перевозок грузов на различных видах транспорта.

Грузополучатель обязан принять поступивший в его адрес груз (ст.62 УЖД, ст.96 УВВТ, ст.72 УАТ, ст.94 ВК, п.44 Общих правил морской перевозки грузов). Исключение – случаи, когда качество груза вследствие порчи и повреждения изменилось настолько, что исключается возможность его полного или частичного использования (ст.63 УЖД, ст.96 УВВТ, ст.94 ВК, ст.72 УАТ). На морском транспорте это исключение не применяется.

Если груз был утрачен и грузополучателю выплачено возмещение за утраченный груз, а затем найден, то на железнодорожном, воздушном, морском и речном транспорте грузополучатель обязан принять груз и возратить перевозчику уплаченную им сумму за утрату груза (ст.154 УЖД, п.8.6.3. Правил перевозок на воздушном транспорте, п.132 Общих правил морской перевозки грузов, пассажиров и багажа, ст.190 УВВТ).

Договор перевозки пассажира

К числу основных функций транспорта относится удовлетворение потребности населения в передвижениях. Перевозка пассажира производится по договору, предметом которого являются транспортные услуги, т.е. перемещение людей (пассажиров). В транспортных уставах и кодексах определяются понятие и условия договора перевозки пассажира, права и обязанности сторон, а также ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора (см., например, ст.ст. 120-136, 138, 139, 143 УЖД; ст.76-83 ВК; ст.167-175 КТМ; ст.104-121 УВВТ).

Договор перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача багажа – багажной квитанцией. Плата за перевозку пассажира и багажа взимается при выдаче перевозочного документа.

Уставы, кодексы и правила перевозок определяют обязанность (перевозчика организовать обслуживание пассажиров; проявлять заботу о них. В правовых нормах определяются права и обязанности пассажира.

Ответственность за нарушение договора перевозки

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу и повреждение груза или багажа. Согласно ст.104 Основ эта ответственность наступает в размере и на условиях, предусмотренных транспортными уставами и кодексами, иными законодательными актами и заключенными в соответствии с ними договорами перевозки.

Вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, возмещается по правилам ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности (транспортные организации, владельцы автотранспортных средств). Согласно ст.128 Основ юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (транспортные организации, владельцы автотранспортных средств..) обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Вред, причиненный жизни или здоровью гражданина при исполнении договорных обязательств (договор перевозки) возмещается по правилам главы 19 Основ, если законодательными актами не предусмотрена повышенная ответственность (п.3, ст.130 Основ).

Акты, претензии и иски

Согласно всем транспортным уставам и кодексам обстоятельства, могущие служить основанием для материальной ответственности транспортных предприятий, грузоотправителей, грузополучателей пассажиров (по багажу) удостоверяются составляемыми перевозчиками коммерческими актами общей формы (ст. 168 УЖД; ст.105 ВК; ст.293 КТМ; ст.214 УВВТ; ст.157,УАТ).

Коммерческим актом удостоверяются, как правило, обстоятельства, которые могут быть основанием возложения на перевозчика ответственности. Коммерческий акт не должен содержать предположений о причинах несохранности перевозимого груза или виновности перевозчиков или грузоотправителей.

В сложных случаях, проверки состояния груза, определения причин его порчи, а также сумм, на которые понизилась его стоимость, проводится экспертиза и составляется заключение экспертов в виде акта за подписями лиц, участвующих в экспертизе. О проведенной экспертизе делается отметка в коммерческом акте.

В случае отказа перевозчика от составления коммерческого акта или оформления его с нарушением установленного порядка грузополучатель имеет право до вывоза груза подать письменное заявление вышестоящему руководителю. В этом случае при предъявлении претензии вместо коммерческого акта может быть представлен документ об отказе в составлении коммерческого акта (ст. 168 УЖД, ст. 219 УВВТ, ст. 296 КТМ, ст. 108 ВК).

Помимо коммерческого акта и акта общей формы, которые составляются при выдаче грузов, в случае обнаружения порчи груза в транспортном средстве вследствие неисправного технического состояния на всех видах транспорта (кроме воздушного) составляется акт о техническом состоянии транспортного средства. Этот акт должен составляться в день обнаружения неисправности и не позднее дня составления коммерческого акта.

Если груз поступил в пункт назначения испорченным или поврежденным, должен быть составлен акт экспертизы. Экспертиза в этом случае проводится по инициативе транспортной организации или по требованию грузополучателя, но обязательно с участием представителя транспортной организации (без такого участия акт экспертизы считается недействительным). О проведенной экспертизе делается отметка в коммерческом акте.

Неисполнение или ненадлежащее исполнение перевозчиком договора перевозки влечет применение к нему мер имущественной ответственности.

Однако, до предъявления иска, вытекающего из договора перевозки, перевозчику должна быть предъявлена претензия.

Претензионный порядок урегулирования экономических споров и споров в сфере управления между предприятиями, учреждениями, организациями, органами государственной власти и управления, гражданами-предпринимателями определен постановлением Верховного Совета РФ от 24.06.92 №3116-1 «Об утверждении Положения о Претензионном порядке урегулирования споров» (Ведомости Верховного Совета РФ, 1992, №30, ст. 1791).

В соответствии с Положением претензия предъявляется в письменной форме и подписывается руководителем или заместителем руководителя организации, гражданином, предпринимателем. В претензии указываются: требования заявителя; сумма претензии и обоснованный ее расчет, если претензия подлежит денежной оценке; обстоятельства, на которых основываются требования и доказательства, подтверждающие их со ссылкой на соответствующее законодательство; перечень прилагаемых к претензии документов и других доказательств; иные сведения, необходимые для урегулирования сторон.

Претензия отправляется заказным или ценным письмом по телеграфу, телетайпу, а также с использованием иных средств связи, обеспечивающих фиксирование ее отправления, либо вручается под расписку.

К претензии прилагаются подлинные документы, подтверждающие предъявленные заявителем требования, или надлежаще заверенные копии, либо выписки из них, если эти документы отсутствуют у другой стороны.

В случае полного или частичного отказа в удовлетворении претензии или неполучения в срок ответа на претензию заявитель вправе предъявить иск в арбитражный суд.

Порядок предъявления претензий перевозчику, их рассмотрение перевозчиком определен уставами и кодексами отдельных видов транспорта и изданными на их основе правилами.

В основных чертах порядок предъявления и рассмотрения претензий транспортными организациями совпадает.

Предъявление претензий и исков регулируется: к железнодорожному перевозчику ст.ст. 169-178 УЖД и Правилами предъявления и рассмотрения претензий; к воздушному перевозчику ст.ст. 107-111 ВК и гл. VIII Правил перевозок; к морскому перевозчику ст.ст. 294-304 КТМ и Правилами предъявления и рассмотрения претензий; к внутреннему водному перевозчику ст.ст. 218-226, 228-232 УВВТ и Правилами предъявления и рассмотрения претензий, вытекающих из перевозки и буксировки по внутренним водным путям РФ; к автомобильному перевозчику ст.ст. 158-165, 168 УАТ, Правилами предъявления и рассмотрения претензий.

Действующее законодательство устанавливает, что управомоченное лицо вправе требовать защиты нарушений прав путем предъявления иска к перевозчику при соблюдении двух условий; 1) если до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки, к нему предъявлялась претензия и 2) если претензия отклонена перевозчиком полностью либо частично, или ответ не получен в предусмотренный законодательством срок.

Это положение воспроизводят все транспортные уставы и кодексы (ст.ст.169, 177 УЖД; ст.294, 302 КТМ; ст.111 ВК; ст.ст.153, 165 УАТ; ст.218 УВВТ).

По Конституции РФ 1993 г. за органами судебной власти признаются самостоятельность и право действовать независимо от других ветвей власти (ст. 10).

Основу судебной власти составляет совокупность судебных органов.

В систему судов РФ включаются: Конституционный суд, Верховный суд, Высший Арбитражный суд, иные федеральные суды.

Суд является единственным органом, уполномоченным осуществлять правосудие как особую, функцию государственной власти. Правосудие осуществляется путем рассмотрения и разрешения в судебных заседаниях в установленном процессуальном порядке гражданских и уголовных дел, а также дел об административных правонарушениях.

Содержанием правосудия по гражданским делам является рассмотрение и разрешение споров, связанных с защитой прав и интересов граждан, предприятий и учреждений (именно этого рода дела рассматриваются по спорам, связанным с перевозчиками).

Гражданские дела с участием граждан или если одной из сторон является гражданин рассматриваются судами общей юрисдикции.

Экономические споры между организациями, гражданами-предпринимателями, находящимися на территории России независимо от ведомственной принадлежности и подчиненности сторон подведомственны арбитражному суду. Арбитражному суду подведомственны также споры между организациями, гражданами-предпринимателями, если одна из сторон находится на территории другого государства. Наконец, арбитражному суду подведомственны споры в сфере управления. По соглашению сторон до принятия дела арбитражным судом экономические споры, подведомственные арбитражному суду, могут быть переданы на разрешение третейского суда (о третейском суде смотрите Ведомости Верховного Совета РФ; 1992, №30, ст.1790).

По спорам, вытекающим из перевозки грузов, истец обязан приложить к исковому заявлению документы, представление которых согласно транспортному законодательству обязательно (ст.ст.169, 173 УЖД; ст.ст.219, 223 УВВТ; ст.ст. 296, 298 КТМ; ст. 108 ВК; ст.162 УАТ).

Подробно см. Н.П. Бурса, В.Б. Ляндрес. Претензии и иски к транспортным организациям. М. «Юридическая литература», 1985.

Вопросы для самопроверки

1. Основные нормативные акты, регулирующие перевозки в Российской Федерации.
2. Договор перевозки. Понятие и виды перевозок.
3. Договор перевозки груза.
4. Договор перевозки пассажира.
5. Ответственность за нарушение договора перевозки.
6. Акты, претензии и иски.

Тема 6. Международные перевозки

Изучение этой темы начинается с определении понятия международной перевозки. Под международной перевозкой понимается перевозка грузов и пассажиров между двумя и более государствами, выполняемая на условиях, которые установлены заключенными этими государствами международными соглашениями (ст. М.М. Богуславский. Международное частное право. Изд.2. М., Международные отношения, 1994. с. 231).

Характерной особенностью, правового регулирования этой сферы отношений является то, что основные принципиальные вопросы перевозок решаются государствами в международных соглашениях транспортных конвенциях двусторонних договорах, которые относятся к области международного публичного права.

В этих соглашениях содержатся унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок.

В соглашениях, в частности, включены требования к перевозочной документации, определяется порядок приема груза в службе отправления и выдачи его в пункте

назначения, условия ответственности перевозчика (как правило ограниченной), процедуры предъявления претензий и исков.

При отсутствии единообразных материально-правовых норм обращаются к нормам национального права в соответствии с коллизионными нормами транспортных конвенций или национального законодательства (область международного частного права).

Например, при отправлении груза или пассажира стороны руководствуются законом страны отправления, а при выдаче груза или прибытии пассажира – законом страны назначения. В определенных случаях применяется закон страны перевозчика или закон страны судна (флага). Подлежащее применению в международной перевозке право может быть указано в транспортном документе, выданном перевозчиком (например, таможенные правила государств).

Определенной спецификой отличаются перевозки грузов в смешанном сообщении, перевозки транзитных грузов, а также контейнерные перевозки.

Международные железнодорожные перевозки регулируются Бернскими конвенциями о железнодорожных перевозках грузов и пассажиров (в них участвует более 30 государств. Россия не участвует). В 1966 году было заключено дополнительное соглашение об ответственности железных дорог при перевозках пассажиров. В 1980 году на конференции по пересмотру Бернских конвенций было принято новое Соглашение о международных железнодорожных перевозках. Это Соглашение объединяет нормы Бернских конвенций и дополнительного Соглашения 1966 г. в едином Соглашении. К Соглашению имеется два приложения: Приложение А определяет условия перевозок пассажиров и Приложение В – условия перевозок грузов. Приложение В действует только по определенным железнодорожным линиям. Ставки провозных платежей определяются национальными и международными тарифами. Предусмотрены предельные сроки доставки грузов (большой скоростью – 400 км и малой – 300 км в сутки). Определен предельный размер ответственности – 51 старый франк за 1 кг брутто. Это так называемый франк Пуанкаре, содержащий 0,065 г золота. России имеет двустороннее Соглашение и правила о Международном железнодорожном грузовом и пассажирском сообщении (например, с Финляндией). После распада СССР Россия заключила ряд соглашений с участниками СНГ, Латвией, Литвой, Эстонией.

Международные автомобильные перевозки

Правила дорожного движения, установлены Конвенцией о дорожном движении и Протоколом о Дорожных знаках и сигналах от 19.09.49 (с изменениями и дополнениями). Российская Федерация – участник этой Конвенции.

Действует также Таможенная Конвенция о международных перевозках грузов 1959 года (в 1978 году вступила в силу новая редакция). РФ – участник этой Конвенции.

Условия договора международной автомобильной перевозки грузов между европейскими странами определяются конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов от 19.05.56.

В Конвенции участвует большинство европейских государств. СССР присоединился к ней в 1983 году, и с 1986 г. перевозки грузов автомобильным транспортом регулируются этой Конвенцией. Конвенция определяет основные права и обязанности грузовладельца и перевозчика при автомобильной перевозке, порядок приема и выдачи груза. Определен предел ответственности перевозчика.

Международные воздушные перевозки

Условия международных воздушных перевозок пассажиров и грузов определяются Варшавской конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся

международных воздушных перевозок 1929 года (СССР ратифицировал Конвенцию в 1934 году).

В 1955 году в Гааге был принят, Протокол о поправках к Варшавской конвенции 1929 года (СССР ратифицировал Протокол в 1957 году). С развитием практики, предоставления воздушных судов одними авиапредприятиями другим во временное пользование (с экипажем или без экипажа), заключался договор аренды. Отношения по перевозке стали включать арендодателя, воздушное судно которого, осуществляет перевозку (фактический перевозчик) и арендатора, который, заключает договор на эту перевозку с пассажирами и грузоотправителями (договорный перевозчик), таким образом, первый перевозит от имени второго. Варшавская Конвенция 1929 года и Гаагский Протокол 1955 года этот вопрос не регулировали. В связи с этим в 1961 году в Гвадалахаре принимается Конвенция, дополнительная к Варшавской 1929 года, касающаяся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору. Гвадалахарская Конвенция 1961 года таким образом распространила основные принципы Варшавской Конвенции и Гаагского Протокола на международные перевозки, выполняемые на арендованных воздушных судах, и другие случаи, когда договорный и фактический перевозчики не совпадают в одном лице.

В 1971 году в Гватемале был подписан протокол об изменении Варшавской Конвенции 1929 года, измененной Гаагским Протоколом 1955 года. Этот Протокол предусматривает повышение ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира независимо от вины в шесть раз по сравнению с Гаагским Протоколом 1955 года – до 1,5 млн. французских золотых франков Пуанкаре. Кроме того, устанавливается увеличение этого предела на 10% каждые 5 лет. При этом может вводиться дополнительное возмещение за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира. Протокол вводит единый предел ответственности за несохранность и просрочку в доставке багажа в размере 15 тыс. франков Пуанкаре. Предел ответственности за опоздание в доставке пассажира 62.500 Франков Пуанкаре.

В настоящее время при перевозках в США ответственность не должна превышать 75 тыс. долларов (мы этот размер ответственности приняли).

В 1975 году в Монреале подписаны, но не вступили в силу, еще 4 Протокола (№1, №2, №3 и №4).

№1, 2, и 3 касаются расчетов при применении Варшавской Конвенции 1929 г., Гаагского Протокола 1955 г., Гватемальского протокола 1971 г., в частности, применение валютных единиц через золото и золотые франки Пуанкаре.

Протокол №4 уточняет порядок оформления и использования, авиагрузовой накладной. Устанавливает ответственность за несохранность груза независимо от вины (но при просрочке – принцип вины сохраняется).

Таким образом, регулирование международных Перевозок охватывает восемь отдельных соглашений, образуя так называемую Варшавскую Систему.

Вместе с тем, положения Варшавской Конвенции (включая Протоколы) довольно кратки. Поэтому в рамках ИАТА с 30-х годов начали вырабатываться правила перевозок пассажиров и грузов, направленные на создание единства в условиях международных перевозок, выполняемых авиапредприятиями (Общие правила международных воздушных перевозок).

Хотя юридически условия перевозок ИАТА не обязательны для государств, входящих в нее авиакомпаний (Аэрофлот член ИАТА) и их применение в большинстве стран не требует санкции со стороны государственных органов, эти условия широко применяются.

Действующие условия пассажирских перевозок ИАТА содержат отсылки к Варшавской конвенции и Гаагскому протоколу. Основное внимание в них уделено форме

пассажирского билета и багажной квитанции, порядку провоза багажа, административным формальностям, расчётам с пассажирами и ответственности авиапредприятий.

В условиях грузовых перевозок ИАТА также включены отсылки к Варшавской конвенции и Гаагскому протоколу по форме грузовой накладной, порядку приема груза к перевозке, оплате провозных платежей, условиям транспортировки и выдачи грузов в пункте назначения, ответственности воздушного перевозчика. ИАТА разработаны правила воздушной перевозки опасных грузов.

С учетом требований Варшавской системы и условий перевозок, разработанных ИАТА, в Российской Федерации в настоящее время международные воздушные перевозки регулируются Правилами Аэрофлота.

Международные морские перевозки

Международные морские перевозки регулируются значительным числом разнообразных конвенций, двусторонних международных соглашений, национальным законодательством, а также судебной практикой и морскими обычаями (как национальными, так и международными).

В судебной практике применяются различные подходы в выборе правовой системы государства.

В судах Англии и Франции применяется закон флага судна, в судах ФРГ предпочтение отдается закону места назначения груза, Польши – закону, избранному сторонами.

По законодательству РФ (согласно КТМ) права и обязанности определяются в большинстве случаев по закону места заключения договора, если иное не установлено Соглашением сторон.

Морские перевозки осуществляются на различных условиях.

Договор перевозки груза по коносаменту. Коносамент – документ, составляемый морским перевозчиком на основании данных, представленных отправителем. Коносамент выполняет следующие функции: служит доказательством наличия договора перевозки; выступает как доказательство (расписка) приема груза перевозчиком; является товарораспределительным документом (ценной бумагой). Законом установлены правила выдачи коносамента. КТМ предусматривает две главные обязанности перевозчика: выдать коносамент после приема груза и выдать его уполномоченному лицу отправителя.

В иностранном праве также указывается, что для выдачи коносамента требуется прежде всего, фактическое вручение груза перевозчику, передача ему физического владения грузом и контроля над ним. До получения груза перевозчиком выдача отправителю коносамента рассматривается как неправомерное действие перевозчика. Факт приема груза не может быть заменен соглашением сторон о таком приеме. По российскому праву отправитель груза должен составить за своей подписью документ, называемый погрузочным ордером (ч.2 ст.123 КТМ), в котором содержатся данные о назначении груза, его характеристики, сведения о роде упаковки, названии отправителя и получателя, просьба выдать коносамент с указанием его вида и количество оригиналов и копий коносамента, условия фрахта, перечень прилагаемых документов о выполнении требований административных правил страны порта отправления и назначения груза. Международно-правовое регулирование перевозок грузов, оформляемых коносаментом, осуществляется Конвенцией об унификации некоторых правил и коносаментов, подписанной в 1924 году в Брюсселе.

В марте 1978 года в Гамбурге была принята Конвенция ООН о морской перевозке грузов. Эта Конвенция имеет более широкую сферу действия. Она распространяется также на перевозки животных и палубных грузов. Конвенция 1978 года еще не вступила в силу.

Наиболее прогрессивной формой доставки пассажиров и грузов морем являются регулярные или линейные перевозки, осуществляемые на основе соглашений об организации постоянных морских линий.

Перевозки пассажиров и багажа регулируются Афинской Конвенцией о перевозках морем пассажиров и багажа от 13.12.74 (СССР присоединился к этой Конвенции в 1983 году). Конвенция закрепила принцип ответственности за вину, ограничение предела ответственности перевозчика. Так, за причинение вреда здоровью пассажира ответственность ограничивается суммой 700 тысяч франков. Срок исковой давности 2 года.

Договор морской перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для перевозки всего судна, его части или определенных судовых помещений. Этот вид договора называется чартер. Договор заключают фрахтователь (отправитель) и фрахтовщик (перевозчик) (ст.118, 119 КТМ). Существует большое число стандартных форм рейсовых чартеров. Кроме того, используются частные чартеры. Крупные фрахтователи имеют свои формы чартеров. Стандартные формы рейсовых чартеров содержат 45 и более пунктов: лица, участвующие в перевозке, судно, груз, риск задержки исполнения чартера, стальнойное время (срок, отводимый фрахтователю для погрузки и выгрузки груза без дополнительной оплаты), скорость судна, состояние судна при сдаче, содержание судна, ответственность за погрузку, укладку и выгрузку груза, условия о компенсациях и т.д.

Тайм-чартер – это договор, согласно которому одна сторона (судовладелец) обязуется предоставить за вознаграждение другой стороне (фрахтователю) на определенный срок судно для обусловленных договором целей (перевозки груза или пассажиров, производства научных исследований, культурных целей и т.д.).

Вопросы для самопроверки

1. Понятие международной перевозки.
2. Виды международных перевозок.
3. Международные перевозки пассажиров.
4. Международные перевозки грузов.
5. Ответственность при международных перевозках.

Тема 7. Ответственность за правонарушения на транспорте

Изучение этой темы следует начать с повторения пройденного материала о понятии правонарушения и ответственности из курса теории государства и права (см., например, Спиридонов Л.И. Теория государства и права, СПб, 1995, с. 278-290). Проблема правонарушений и ответственности рассматривается в курсах административного права (административные правонарушения и административная ответственность), трудового права (дисциплинарные правонарушения и дисциплинарная ответственность), гражданского и трудового права (имущественная и материальная ответственность) и, наконец, уголовного права (преступления и уголовная ответственность).

Поэтому, рассматривая вопрос об ответственности на транспорте, мы исходим из предположения, что перечисленные понятия и виды ответственности известны студентам.

Наша задача – изучить две группы вопросов: во-первых, о правонарушениях на транспорте и, во-вторых, об ответственности за правонарушения на транспорте.

Рассматривая первый вопрос, студент должен уяснить, что следует понимать под квалификацией правонарушений на транспорте и каков состав правонарушений на транспорте.

Говоря о квалификации правонарушений, мы должны иметь к виду, что это понятие употребляется в двух значениях; 1) как определенный логический процесс, как деятельность лица по установлению соответствия (тождества) конкретного случая признакам состава правонарушения, указанного в законе (КоАП, КЗоТ, УК); 2) как определенная правовая оценка деяния, являющегося правонарушением.

Оба значения квалификации правонарушений тесно связаны между собой. Поэтому в определении понятия правонарушения их следует совместить.

Таким образом, квалификация правонарушения – это установление и юридическое закрепление точного соответствия между признаками совершенного правонарушения и признаками состава правонарушения, предусмотренного соответствующей правовой нормой.

Установив, что налицо правонарушение, следует определить, к какому виду правонарушений относится данный случай. Это может быть дисциплинарный или административный проступок, гражданско-правовой деликт, или, наконец, преступление. Общим у них является то, что все эти деяния нарушают требования тех или иных правовых норм.

Определив родовую юридическую квалификацию конкретного случая, признав, что нарушение относится к определенному виду правонарушений, лицо, осуществляющее правоприменительную деятельность, переходит к установлению состава правонарушения конкретного вида. Так, в Кодексе об административных правонарушениях перечисляются все четыре признака административного правонарушения – административного проступка:

- общественная опасность;
- противоправность деяния;
- виновность;
- наказуемость (см. ст. 10-КоАП).

При этом могут иметь место обстоятельства, внешне подпадающие под правонарушение, но исключающие ответственность: необходимая оборона, крайняя необходимость, производственный риск, в определенных случаях исполнение приказа и т.д.

Транспортные правонарушения должны содержать все признаки правонарушения. Транспортное правонарушение – это предусмотренное законодательством Российской Федерации общественно опасное деяние, посягающее на установленный законом или иным нормативным правовым актом порядок безопасного движения и эксплуатации транспортных средств.

Определив понятие транспортного правонарушения, студент переходит к составу правонарушения, включающему систему объективных и субъективных признаков, которые являются необходимыми и достаточными для признания лица совершившим определенное правонарушение. К таким признакам относятся: объект правонарушения, объективная сторона правонарушения, субъект правонарушения, субъективная сторона правонарушения.

Объект транспортного правонарушения – общественные отношения, урегулированные законом и направленные на обеспечение безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, короче говоря, нормальная, безопасная работа транспорта. Так, в п.2 ст.12 Федерального закона о железнодорожном транспорте подчеркивается, что организация обеспечения безопасного движения и эксплуатации транспортных и иных технических средств, связанных с перевозочным процессом, включает:

- 1) правовое регулирование в области безопасности движения и эксплуатации транспортных и иных, технических средств, связанных с перевозочным процессом;
- 2) разработку практических мер по предупреждению нарушений безопасности движения;

3) осуществление контроля за выполнением требований Федеральных законов и иных нормативных актов Российской Федерации, регулирующих правоотношения в области движения и эксплуатации транспортных средств.

Объективная сторона – составная часть транспортного правонарушения, образующая его внешнюю сторону, т.е. общественно опасное действие (бездействие), посредством которого осуществлено правонарушение (формальный состав). Например, ст.117 КоАП: управление транспортными средствами водителями в состоянии опьянения.

Отдельные правонарушения на транспорте в качестве обязательных признаков включают:

- 1) общественно-опасное действие (бездействие);
- 2) вредные последствия;
- 3) причинную связь между 1 и 2 (т.н. материальный состав).

Например, ч.1 и 2, ст.118 КоАП: нарушение водителями транспортных средств правил дорожного движения, повлекшее повреждение транспортных средств или иного имущества.

Другие транспортные правонарушения считаются оконченными в момент совершения предусмотренного в законе действия, безотносительно к наступившим вредным последствиям (их может и не быть).

Например, ст.115, 116, 117 КоАП.

Субъективная сторона транспортного правонарушения – третья составная часть правонарушения, характеризующаяся психическим отношением субъекта к совершенному им общественно опасному деянию, – вина правонарушителя. Она может быть в форме умысла и неосторожности. Правонарушение признаётся совершенным умышленно, если лицо сознавало общественно опасный (противоправный) характер своего деяния, предвидело его вредные последствия и желало их (прямой умысел) или сознательно допускало их наступление (косвенный умысел).

При неосторожной вине лицо предвидит возможность вредных последствий, но легкомысленно рассчитывает на их предотвращение (самонадеянность), либо не предвидело возможность общественно опасных последствий, но должно было и могло их предвидеть (небрежность).

В некоторых случаях может иметь место правонарушение, включающее умышленную и неосторожную вину, а также т.н. смешанную вину.

Субъектом транспортного правонарушения может быть лицо, которое либо управляет транспортным средством, либо занимается его эксплуатацией или ремонтом и т.д. Субъектами транспортных правонарушений могут быть вменяемые лица, достигшие установленного законом возраста. В соответствии со ст. 13 КоАП административной ответственности подлежат лица, достигшие к моменту совершения правонарушения шестнадцатилетнего возраста, а по некоторым видам транспортных преступлений – уже 14 лет.

Студент должен ознакомиться с литературой по проблемам транспортных правонарушений: Коробов А.И. Транспортные правонарушения. Квалификация и ответственность. М., Юридическая литература, 1990; Комментарии к УК РФ и КоАП РФ (статьи, регулирующие административную и уголовную ответственность за правонарушения на транспорте).

Вопросы для самопроверки

1. Понятие правонарушения на транспорте.
2. Квалификация транспортник правонарушений.
3. Состав транспортного правонарушения.

Тема 8. Контроль и надзор за деятельностью транспорта

Обеспечение законности и дисциплины на транспорте предполагает деятельность, направленную на:

- строгое исполнение требований нормативных правовых актов, регулирующих деятельность транспорта;
- своевременное и оперативное выявление, пресечение и устранение правонарушений;
- установление причин и условий, способствующих правонарушениям на транспорте;
- привлечение к ответственности виновных в нарушении законности и дисциплины;
- разработку мер по предупреждению и устранению причин и условий правонарушений.

Обеспечение законности и дисциплины на транспорте достигается при помощи системы организационно-правовых средств.

Эта система включает значительное число различных государственных органов.

Для одних органов обеспечение законности и дисциплины, контроля и надзора, в том числе на транспорте, является основной деятельностью (например, суды, прокуратура, государственные инспекции, органы Федерального надзора и т.д.), для других органов – одной из многочисленных функций (МПС России, Минтранс России, МВД России и др.). Изучение темы студент начинает с классификации органов власти, осуществляющих контроль и надзор за деятельностью транспорта.

Контрольно-надзорные функции осуществляют органы государственной власти Российской Федерации:

1. Органы законодательной (представительной) власти,
2. Президент Российской Федерации непосредственно или через соответствующие президентские структуры.

3. Органы исполнительной власти:

а) общий контроль со стороны органов исполнительной власти общей компетенции (Правительство РФ, правительства субъектов РФ и др.).

б) ведомственный контроль – органами отраслевой компетенции. Так, МПС России осуществляет контроль за деятельностью железнодорожного транспорта (см. п.3, ст.7 и п.5, ст.12 закона «О Федеральном железнодорожном транспорте»);

г) административный надзор, состоящий в наблюдении за исполнением действующих разнообразных специальных норм и правил, например, Государственная автомобильная инспекция.

Надзор органов прокуратуры. В соответствии с Федеральным законом, принятым Государственной Думой 18.10.95 «О внесении изменений и дополнений в закон Российской Федерации «О прокуратуре Российской Федерации» (см. «Российская газета» от 25.11.95), Прокуратура РФ осуществляет надзор за исполнением действующих на ее территории законов.

Систему прокуратуры РФ составляют Генеральная прокуратура РФ, прокуратуры субъектов Федерации, приравненные к ним специализированные прокуратуры (к их числу относится транспортная).

В составе Генеральной прокуратуры РФ находится Управление по надзору за исполнением законов транспортными и таможенными органами. В Управление входят отделы: по надзору за исполнением законов транспортными органами, по надзору за исполнением законов таможенными органами и следственный отдел.

В регионах функционируют транспортные прокуратуры на железнодорожном, водном, воздушном транспорте и метрополитене. На автомобильном транспорте надзор за исполнением законов осуществляют органы прокуратуры, не входящие в состав транспортных прокуратур.

Вопросы для самопроверки

1. Осуществление контроля за законностью и дисциплиной на транспорте Федеральными органами исполнительной власти (Минтранс, МПС).

2. Контроль со стороны специальных органов контроля (транспортная инспекция, инспекции по безопасности движения, Госавтоинспекция).
3. Надзорные функции транспортной прокуратуры.

Задание на выполнение контрольной работы

Каждый студент, обучающийся на Заочном факультете Академии ГА, в соответствии с учебным планом должен выполнить письменную контрольную работу и представить ее на рецензирование не позднее срока, установленного учебным планом.

Написание контрольной работы по транспортному праву является одной из важнейших форм самостоятельного изучения студентом 3Ф программного материала.

Работа должна быть выполнена самостоятельно на основе предварительного изучения настоящих методических указаний и рекомендованной литературы по темам и правильно оформлена с соблюдением всех требований, предъявляемых к контрольным работам. Студент обязан ответить на все вопросы преподавателя по контрольной работе в процессе ее защиты.

Контрольная работа включает ответы на два вопроса, которые выбираются студентом в соответствии с двумя последними цифрами номера зачетной книжки (табл.): предпоследняя цифра (десятки) по вертикали, последняя (единицы) по горизонтали, на пересечении номер варианта, состоящий из цифры и буквы. По перечню вопросов студент находит темы для контрольной работы.

Например, номер зачетной книжки 95029. Две последние цифры 29. Это значит, что студент должен выбрать: по вертикали – 2 (десятки) и по горизонтали – 9 (единицы). Его вариант: 2К.

В перечне вопросов под цифрой 2 – Договор перевозки груза и почты. Под буквой К – Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Эти вопросы и будут заданием на контрольную работу для обладателя зачетки с последними цифрами 29.

Если последние цифры 00, то шифр О Л; если 01, то ОА; если 10, то 1Л и т.д.

Перечень вопросов для выбора варианта контрольной работы

1. Договор перевозки пассажира и багажа.
2. Договор перевозки груза и почты.
3. Акты, претензии и иски при перевозках.
4. Ответственность за вред, причиненный пассажиру.
5. Ответственность за вред, причиненный грузу.
6. Международные перевозки пассажиров.
7. Международные перевозки грузов.
8. Уголовная ответственность на транспорте.
9. Административная ответственность на транспорте.
10. Особенности дисциплинарной ответственности работников транспорта.

А. Предмет и система транспортного права.

Б. Понятие и виды источников транспортного права.

В. Источники международного права, регулирующие деятельность транспорта.

Г. Контроль и надзор на транспорте.

Д. Государственное регулирование и управление на транспорте.

Е. Органы управления транспортом. Минтранс России.

Ж. Органы управления транспортом. МПС России.

П. Межправительственные и неправительственные международные организации транспорта.

К. Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

Л. Контроль и надзор на транспорте.