

УДК 347.463

Понятие и виды гражданско-правовых средств в транспортном процессе



Гараев Э.М.

Аспирант кафедры экологического,
трудового права и гражданского процесса
Казанского (Приволжского) федерального университета

В статье обосновывается существование транспортного процесса как самостоятельной сферы нормативно-правового регулирования, анализируются гражданско-правовые средства, применяемые в транспортном процессе.

Ключевые слова: транспортное право, транспортный процесс, гражданско-правовые средства.

Термин «транспортное право» уже давно используется в юридической науке и практике. В то же время до сих пор нет единого мнения относительно существования этой отрасли права.

Отличительной чертой любой отрасли права является предмет правового регулирования, метод нормативно-правового регулирования. Применительно к транспортному праву говорить о самостоятельном предмете и методе нормативно-правового регулирования можно. И.А. Стрельникова определяет транспортное право как «вторичное многофункциональное интегрированное комплексное межотраслевое образование системы права с ведущей ролью гражданского права» [1, с. 141].

Метод нормативно-правового регулирования общественных отношений в сфере транспорта можно определить как диспозитивно-императивный, т.к. преобладающим является не какая-либо публичная инициатива, а инициатива частная – субъект гражданского оборота, желающий заняться транспортной деятельностью, должен отвечать определенным требованиям, предъявляемым административным законодательством. Иначе говоря, сначала будет выражена инициатива вовне в виде совершения определенных организационных мероприятий: регистрации в качестве хозяйствующего субъекта, закупка необходимого оборудования, материалов, найма рабочей силы для осуществления деятельности по перевозке, осуществлению транспортного процесса. Потом же только можно говорить о предъявлении требований к осуществлению процесса перевозки, т.к. без самого этого процесса нет смысла и в установлении в отношении хозяйствующего субъекта

каких-либо административно-правовых требований.

Предметом транспортного права являются общественные отношения между транспортными предприятиями и клиентурой, возникающие в связи с оказанием услуг по использованию транспортных средств для осуществления перевозочного процесса [2, с. 10]. В предмет транспортного права входят не только общественные отношения частного характера, но и отношения, регулируемые административным правом (например, обеспечение безопасности на транспорте, лицензирование и т.п.). Именно поэтому транспортное право является производной, комплексной отраслью права.

Основная цель нормативно-правового регулирования отношений в сфере транспортных перевозок законодательством четко не сформулирована. В качестве примера нормативного установления целей регулирования общественных отношений в транспортной сфере можно привести положения Преамбулы Воздушного кодекса РФ: Государственное регулирование использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации направлено на обеспечение потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках, авиационных работах, а также на обеспечение обороны и безопасности государства, охраны интересов государства, безопасности полетов воздушных судов, авиационной и экологической безопасности [3].

Исходя из данного положения, в нормативно-правовом регулировании воздушных перевозок выделяются следующие цели:

1. Обеспечение потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках, авиационных работах;
2. Обеспечение обороны и безопасности государства, охраны интересов государства;
3. Обеспечение безопасности полетов воздушных судов;
4. Обеспечение авиационной и экологической безопасности.

В других кодифицированных нормативно-правовых актах, посвященных регулированию перевозок, специально какие-либо цели не выделяются. Это, однако, вовсе не означает, что этих целей нет. Некоторые общие цели нормативно-правового регулирования есть в каждой отрасли права, более того, для сферы транспортного права также можно выделить общие цели нормативно-правового регулирования, и, соответственно, цели применения гражданско-правовых средств в этой области.

Разумеется, нужно понимать, что не все цели достигаются применением исключительно гражданско-правовых средств. Многие цели в транспортной сфере достигаются реализацией норм административного и даже уголовного права. К таким целям можно отнести, например, авиационную безопасность (ст. 84 Воздушного кодекса РФ). Это не означает наличие какой-либо «монополии» в применении каких-либо одних правовых средств, просто применение тех или иных правовых средств какой-либо одной отрасли определяет ключевые моменты в достижении той или иной цели нормативно-правового регулирования в той или иной сфере транспорта. Та же самая авиационная безопасность обеспечивается не только административными запретами, но и организацией охраны объектов авиационной инфраструктуры, которая осуществляется применением гражданско-правового средства – договора.

В качестве другого примера можно привести обеспечение экологической безопасности, которая также достигается не только применением административно-правовых запретов, но гражданско-правовые средства также могут применяться в данной сфере. Это можно рассматривать как отличительную особенность комплексных отраслей права, которые априори регулируются разнородными по своей правовой природе правовыми нормами.

Но все-таки выделить сугубо гражданско-правовые цели и гражданско-правовую сферу применения правовых средств в транспортной сфере также можно. К таковым целям можно отнести обеспечение потребности общества, государства и отдельных граждан в перевозках.

Гражданско-правовые средства в транспортном процессе можно определить как возможности, установленные транспортным правом, направленные на обеспечение потребностей субъектов гражданского оборота в перевозках. Применение гражданско-правовых средств в транспортной сфере мож-

но определить как систему юридически значимых действий субъекта гражданского оборота, направленных на обеспечение своих потребностей в перевозках. Применение гражданско-правовых средств возможно только в рамках частноправовых общественных отношений. Разумеется, частноправовое общественное отношение может быть осложнено публично-правовым регулированием (например, регулируемые ценами, установлением обязательных нормативов и требований к услуге по перевозке), но это не меняет сущности гражданско-правового средства, т.к. в основе общественного отношения будет лежать возможность, установленная нормами частного (гражданского) права, а не права публичного.

В качестве специальной цели применения гражданско-правовых средств в транспортной сфере выделяется также обеспечение безопасности на транспорте, но эта цель, очевидно, реализуется в основном самими перевозчиками, причем не только как субъектами гражданского оборота, но и как адресатами различных административно-правовых предписаний. Поэтому для реализации этой цели гражданско-правовые средства применяются лишь отчасти.

В качестве общей цели нормативно-правового регулирования эти цели существуют в любой сфере перевозок – речных, морских, воздушных, автомобильных, железнодорожных.

По функциональной принадлежности в рамках какой-либо отрасли права правовые средства можно подразделять на регулятивные, обеспечительные и защитные. В гражданском праве, например, договор, юридическое лицо, внедоговорные обязательства можно отнести к регулятивным правовым средствам. Обеспечительными гражданско-правовыми средствами являются, например, неустойка, залог. Выделяются также гражданско-правовые средства защиты (например, возмещение убытков, виндикационный иск).

В сфере транспортного права также применяются регулятивные гражданско-правовые средства: право собственности (ст.ст. 20-25 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ) [4], договоры (например, ст.ст. 60-65 КВВТ РФ). Можно говорить и о применении обеспечительных гражданско-правовых средств (например, ст.ст. 367-387 Кодекса торгового мореплавания РФ [5], регулирующие залог судна).

Норма ст. 367 Кодекса торгового мореплавания РФ устанавливает, что ипотека судна может обеспечить только денежное обязательство. Эта норма расходится с положениями ст. 2 Федерального закона «Об ипотеке» [6], которые предусматривают, что ипотека может быть установлена в обеспечение обязательства по кредитному договору, по договору займа или иного обязательства, в том числе обязательства, основанного на купле-продаже, аренде, подряде, другом договоре, причинении вреда» [7, с. 48].

В сфере морских перевозок гражданско-правовым средством удостоверения нарушения субъективного права в ряде случаев является коммерческий акт (ст. 402 Кодекса торгового мореплавания РФ). Этот акт составляется для удостоверения: несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза либо багажа в натуре и указанными в перевозочном документе данными; повреждения груза или багажа; обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа. Коммерческий акт можно рассматривать как гражданско-правовое средство удостоверения субъективного права субъекта гражданского оборота. В общей классификации его можно отнести к гражданско-правовым средствам обеспечения, но вот предмет обеспечения в данном случае будет специфический – коммерческий акт обеспечивает реализацию гражданско-правовых средств защиты.

Помимо коммерческого акта, для фиксации совершения отдельными участниками морской перевозки определенных операций или действий, имеющих чисто технологический характер, например, подачи тоннажа, предъявления груза, открытия и закрытия судовых люков, наложения и снятия пломб и т.п., допускается составление иных актов или документов, служащих основанием для учета выполнения таких операций [8, с. 371].

В этом случае подобные акты также можно рассматривать как гражданско-правовое средство, так как по своему внешнему выражению общественное отношение по составлению подобного акта будет частноправовым. Эти гражданско-правовые средства также можно отнести к разряду обеспечительных, но со специфическим предметом обеспечения – удостоверение определенного юридического факта. Традиционно в гражданском праве специально не выделяются какие-либо правовые средства, направленные на удостоверение юридических фактов.

При применении вещно-правовых гражданско-правовых средств в сфере транспорта также имеется некоторая специфика. Некоторые транспортные средства считаются недвижимым имуществом и права на них подлежат государственной регистрации.

В сфере морских перевозок государственная регистрация судов осуществляется в одном из трех реестров: Государственном судовом реестре; Судовой книге и бербоут-чартерном реестре. Право собственности и иные вещные права на судно, а также ограничения (обременения) прав на него (ипотека, доверительное управление и другие), согласно ч. 2 ст. 33 Кодекса торгового мореплавания РФ, подлежат регистрации только в двух из них: Государственном судовом реестре и Судовой книге. В ряде случаев одни и те же органы осуществляют как техническую регистрацию, так и регистрацию прав на недвижимость. Речь, в частности, идет о так на-

зываемой условной или законной недвижимостью (морские, воздушные суда и т.д.). Так, согласно ч. 2 ст. 33 КТМ РФ право собственности и другие вещные права на морские суда, а также ограничения (обременения) прав на них подлежат регистрации в государственном судовом реестре или Судовой книге. В государственном судовом реестре или Судовой книге одновременно производится регистрация судов как транспортных средств.

Бербоут-чартерный реестр предназначен для регистрации судов, взятых в аренду без экипажа в иностранном государстве физическими и юридическими лицами – резидентами РФ. На время регистрации в бербоут-чартерном реестре морское судно приобретает право плавания под Государственным флагом РФ, при этом из реестра судов иностранного государства морское судно не исключается.

Что же касается Государственного судового реестра и Судовой книги, то, по смыслу ч. 5 ст. 33 Кодекса торгового мореплавания РФ в первом Реестре регистрируются вещные права и ограничения (обременения) прав на пассажирские, грузопассажирские, нефтеналивные, буксирные суда, а также другие самоходные суда с главными двигателями мощностью не менее чем 55 киловатт и несамоходные суда вместимостью не менее чем 80 тонн; во втором – на спортивные и прогулочные суда независимо от мощности главных двигателей и вместимости таких судов, а также на все остальные суда, не подлежащие регистрации в Государственном судовом реестре.

С моментом государственной регистрации связывается возникновение, переход и прекращение прав на недвижимое имущество. Таким образом, государственная регистрация имеет не техническое, а юридическое значение. При отчуждении недвижимого имущества у приобретателя возникает право собственности именно с момента государственной регистрации прав на недвижимое имущество, а не с момента заключения сделки или передачи имущества.

В сфере воздушных перевозок, наоборот, государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними в традиционном понимании нет. Приказ Минтранса РФ от 2 июля 2007 г. № 85 «Об утверждении Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов Российской Федерации» (зарегистрировано в Минюсте РФ 17 сентября 2007 г., регистрационный № 10142) [9] устанавливает институт государственной регистрации, но в самом приказе установлено, что акт регистрации гражданского воздушного судна в Государственном реестре не является актом регистрации прав на воздушное судно и сделок с ним.

Иначе говоря, применительно к гражданским воздушным судам государственная регистрация означает исполнение Федеральным агентством воздушного транспорта РФ лишь учетной функции.

Государственная регистрация в этой сфере, в отличие от морских судов, имеет лишь техническое назначение.

В качестве вывода можно отметить, что в различных сферах транспортных перевозок применение однотипных гражданско-правовых средств серьезно различается. Причины существования таких различий объясняются отсутствием единого подхода к транспортному процессу как единому правовому механизму реализации экономической деятельности по перевозке грузов, багажа и пассажиров. С разработкой единого нормативного подхода к транспортному процессу существенно повысится эффективность применения гражданско-правовых средств, а также будут устранены многие противоречивые аспекты нормативно-правового регулирования перевозок.

Литература:

1. Стрельникова И.А. Понятие и место транспортного права в системе права России: Дисс. канд. юрид. наук. – М., 2009. – 200 с.
2. Егиазаров В.А. Транспортное право: учеб. – 6-е изд., доп. и перераб. – М.: Изд-во Юстицинформ, 2008. – СПС, – 546 с.
3. Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.
4. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2001. – № 11. – Ст. 1001.
5. Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1999. – № 18. – Ст. 2207.
6. Федеральный закон от 16 июля 1998 г. № 102-ФЗ «Об ипотеке (залоге недвижимости)» // Собрание законодательства РФ. – 1998. – № 29. – Ст. 3400.
7. Шашорин А.А. Ипотека морских судов и морской залог // Закон. – 2006. – № 12. – С. 46-54.
8. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации, – 2-е изд., испр. и доп. / Под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Изд-во Спарк, 2005. – 420 с.
9. Приказ Минтранса РФ от 2 июля 2007 г. № 85 «Об утверждении Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов Российской Федерации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 2007. – № 41.

The Notion and Types of Civil Remedies in Transportation Process

E.M. Garaev

Kazan (Volga Region) Federal University

The author of the paper justifies transportation process as an independent sphere of normative legal regulation and analyzes civil remedies applied in transportation process.

Key words: transport law, transportation process, civil remedies.

