

# Актуальные проблемы систематизации и кодификации транспортного законодательства Российской Федерации (Москва, Юридический институт МИИТ, 22 ноября 2017 г.)

УДК 347.463

© Мамонова М. В.

— аспирант Юридического института  
Российского университета транспорта (МИИТ)

## Отдельные проблемы кодификации транспортного законодательства Российской Федерации

**Аннотация.** Настоящая статья посвящена анализу актуальных проблем транспортного законодательства, обуславливающих необходимость его кодификации. Также в статье обозначены проблемы процесса кодификации, в том числе вопрос о возможности отнесения нормативных правовых актов к категории кодифицированных.

**Ключевые слова:** кодификация; кодифицированный акт; отраслевые и комплексные кодексы; правовое регулирование; транспортное законодательство; транспортное право; транспортные уставы.

© Mamonova M.

— graduate of the of the Law Institute  
Russian University of transport

## Some problems of codification of transport legislation of the Russian Federation

**Abstract.** This article is devoted to the analysis of actual problems of transport legislation, which determine the necessity of its codification. The article also identifies the problems of the codification process, including the possibility of classifying normative legal acts into the category of codified ones.

**Keywords:** codification; codified act; sectoral and complex codes; legal regulation; transport legislation; transport law; transport statutes.

---

Транспортное право представляет собой комплексную отрасль, содержащую нормы различных отраслей права (административного,

трудового, гражданского, земельного и т.д.), что объясняется спецификой регулируемых транспортным законодательством общественных отношений. Многообразии нормативных правовых актов, входящих в систему транспортного права, обусловлено значительным числом «обслуживаемых» видов транспорта, в числе которых воздушный, внутренний водный (речной), морской, автомобильный, железнодорожный и трубопроводный транспорт. При этом различные виды транспорта предполагают различную технологию перевозки и способы обеспечения безопасности.

В иерархической структуре нормативных правовых актов, которые непосредственно регулируют отношения между участниками транспортного процесса на всех стадиях работы, начиная от проектирования, конструирования и постройки транспортных устройств, а затем на протяжении всего периода эксплуатации во всех звеньях перевозочного процесса, центральное место отведено транспортным уставам и кодексам. Поэтому вопросы кодификации имеют существенное значение для данной сферы правового регулирования.

Под кодификацией принято понимать упорядочение нормативного массива путем переработки содержания имеющихся в определенной сфере правового регулирования нормативных актов и создания на их основе единого юридически и логически цельного нормативного акта [1].

Между тем существует ряд проблем, которые связаны как с процессом кодификации, так и с правовой квалификацией его результата. К первой группе относятся:

- недостаточная конкретизация в формулировании понятийного аппарата транспортного законодательства;
- невозможность определения критериев отнесения одних вопросов в части организации и осуществления перевозок к регулированию правилами, других — к регулированию инструкциями либо руководствами [2];
- необходимость устранения коллизий между правовыми нормами транспортных уставов и нормами Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) [3; с. 97];
- необходимость унификации норм транспортного законодательства и закрепление их в соответствующих статьях ГК РФ [4].

Что же касается второго блока, то к числу входящих в него проблем можно причислить вопрос о возможности признания некоторых комплексных (межотраслевых) нормативных правовых актов кодифицированными.

Процесс совершенствования транспортного законодательства немыслим без учета положительного опыта правового регулирования, существующего в российской истории права. В связи с этим не должно

воспрещаться использование в процессе кодификации положений нормативных правовых актов, которые утратили свою юридическую силу. Однако происходить это должно субсидиарно по отношению к действующему транспортному законодательству.

К тому же следует учитывать, что в кодифицированном нормативном правовом акте в большинстве случаев фиксируются правила о соотношении указанного кодекса с теми или иными кодифицированными актами и федеральными законами. Подобные правила по известным причинам не могут составлять содержание действующих нормативных правовых актов, используемых для кодификации. Так, Т. А. Щелокаева считает, что подзаконные кодифицированные акты не должны называться кодексами в связи с тем, что в них отсутствуют общеотраслевые методы регулирования, несмотря на наличие общеправовых и специальных нормативных блоков [5; с. 108].

Впрочем, данная точка зрения не является единственно возможной, что не предопределяет ее однозначной правильности. Во-первых, при таком подходе игнорируется существование комплексных кодексов, в том числе транспортных. Во-вторых, более обоснованным представляется мнение В. А. Тархова, который отмечает, что кодифицированными могут быть не только законы, но и подзаконные нормативные правовые акты [6]. Это утверждение вполне можно подтвердить еще и тем фактом, что до недавнего времени некоторые транспортные уставы и кодексы федеральными законами не являлись. Среди них: Устав железных дорог Союза ССР, который был утвержден постановлением Совета Министров СССР от 6 апреля 1964 г. № 270, Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР — утвержден постановлением Совета Министров СССР от 15 октября 1955 г. № 1801 и др.

Оригинальной представляется точка зрения В. Ф. Попондопуло, по мнению которого «транспортные и некоторые другие кодексы не считаются кодифицированными, так как содержат нормы права разной отраслевой принадлежности, следовательно, их следует именовать не кодексами, а федеральными законами» [7].

В то же время Т. А. Щелокаева верно подмечает, что «попытки отыскать место кодекса в системе источников права являются тщетными, поскольку данный термин относится к заголовку нормативного правового акта, в то время как система источников права строится по наименованию правового акта» [5; с. 102]. Например, Воздушный кодекс Российской Федерации является Федеральным законом от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, Водный кодекс Российской Федерации — Федеральным законом от 3 июня 2006 г. № 74-ФЗ, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации — Федеральным законом от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ и т.д.

Еще одной острой проблемой является соотношение отраслевых и комплексных кодексов. На это, в частности, указывает В. Д. Рузанова, характеризующая состояние дел в сфере кодификации гражданского законодательства как «войну приоритетов», которые одинаково могут быть закреплены как в ГК РФ (отраслевом), так и в транспортном кодексе (комплексном) [8]. Например, ст. 794 ГК РФ отдает приоритет транспортным уставам и кодексам в вопросе определения ответственности перевозчика за неподачу транспортных средств под погрузку. Похожая картина наблюдается при анализе положений п. 3 ст. 791 ГК РФ и п. 2 ст. 793 ГК РФ.

Вышеизложенное никоим образом не опровергает вывод о том, что комплексная систематизация законодательства, в том числе и в форме «кодификации», не может и не должна иметь приоритет над отраслевой кодификацией. Вместе с тем отраслевые кодифицированные акты как результат кодификации могут отдавать приоритет комплексным кодексам. Для решения этой проблемы предлагается определить основные признаки отраслевых и комплексных кодексов.

Так, по мнению В. Д. Рузановой, кодифицированные акты обладают следующими признаками: 1) имеют сводный характер; 2) содержат нормативные обобщения; 3) в результате кодификации всегда появляются новые нормативные акты [9]. Причем остальные признаки либо детализируют названные, либо отображают иные качества кодифицированных актов. К отличительным признакам комплексных кодексов В. Д. Рузанова относит отсутствие у них общей части.

С. С. Алексеев, в свою очередь, отмечал, что кодифицированному акту основной отрасли права присуща «полнокровная» общая часть, глубокая интеграция всего нормативного материала, его юридическое единство. Комплексной же отрасли должны соответствовать кодифицированные акты, нормативные обобщения которых не заходят дальше формулирования некоторых принципов, общих понятий и приемов регулирования [10].

В юридической литературе к дискуссионным также относится вопрос о возможности принятия единого транспортного кодекса. На рациональность указанного действия ссылаются В. Г. Баукин, В. Н. Гречуха и некоторые другие российские специалисты в своих работах, суть которых сводится к идее объединения всех транспортных правовых норм в едином транспортном кодексе с последующей отменой действующих законодательных актов о транспорте, поскольку их нормы будут включены в единый транспортный кодекс. Однако существуют и другие точки зрения, в соответствии с которыми вопрос принятия единого транспортного кодекса является преждевременным и абсолютно бесперспективным [3; с. 100—101].

В качестве альтернативного варианта создания единого транспортного кодекса предполагается формирование транспортного

свода, который включит все транспортные уставы и кодексы. Ведь если свести все регулируемые ими вопросы в один нормативный акт, он будет довольно затруднительным для понимания, объединение же отдельных актов в единый транспортный свод обеспечит удобство пользования каждым из них, гарантируя при этом целостность правового регулирования в зависимости от специфики соответствующего вида транспорта.

На подобные проблемы в транспортном законодательстве обращает внимание и В. А. Вайпан. К их числу автор относит противоречия между ГК РФ и некоторыми нормами транспортных уставов и кодексов, между отдельными законами и ГК РФ (положения Федерального закона от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» не соответствует ст. 803 ГК РФ), а также между транспортными уставами и кодексами (ст. 75 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» противоречит ст. 109 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ и т.п.) [11].

Таким образом, поводя итог всему вышеизложенному, следует отметить, что необходимость кодификации транспортного права, безусловно, есть. Однако существуют некоторые проблемы, связанные с кодификацией современного транспортного законодательства, которые воспрепятствуют этому процессу. Указанные проблемы частично затронуты в настоящей статье, каждая из этих проблем требует отдельного дальнейшего детального исследования с целью достижения желаемого положительного результата правового регулирования по предмету транспорта.

### **Литература**

1. Кодификация законодательства и ее отличительные особенности. Виды кодификации: Учебные материалы онлайн // URL: <https://studwood.ru> (дата обращения: 1 декабря 2017 г.).
2. Мишина, Н. В. О целесообразности систематизации законодательства в области железнодорожного транспорта // Право и политика. — 2007. — № 6. — С. 130.
3. Стрельникова, Г. И. Проблемы правового регулирования транспортной деятельности // Современное право. — 2012. — № 1. — С. 97.
4. Морозов, С. Ю. Проблемы кодификации транспортного законодательства // Цивилистические записки. Вып. Проблемы кодификации гражданского законодательства в Российской Федерации : сборник научных трудов. — М. : Юрист, 2004. С. 464.
5. Щелокаева, Т. А. Сколько кодексов нужно России? // Правоведение. — 2009. — № 4.
6. Тархов, В. А. Гражданское право. Общая часть : курс лекций. — Чебоксары, 1997. — С. 80.
7. Попондопуло, В. Ф. Проблема единства и дифференциации российского права и законодательства // Российский юридический журнал. — 2011. — № 1. — С. 26.

8. Рузанова, В. Д. О соотношении отраслевых и комплексных кодексов как основы гражданско-правовой законодательной системы России // Частноправовые проблемы взаимодействия материального и процессуального права: материалы II Международной научно-практической конференции. — Ульяновск, 2011. — С. 34.

9. Рузанова, В. Д. Отраслевые и комплексные кодексы как основа законодательной системы России: признаки и сущность // Гражданское право. — 2008. — № 3. — С. 15.

10. Алексеев, С. С. Структура советского права. — М. : Юридическая литература, 1975. — С. 63.

11. Вайпан, В. А. Правовое регулирование транспортной деятельности // Право и экономика. — 2012. — № 6. — С. 38.

## Literature

1. Codification of legislation and its distinctive features. The types of codified related training for: Training materials online // URL: <https://studwood.ru> (date accessed: 1 December 2017).

2. Mishina, N. V. About expediency of systematization of legislation in the field of railway transport law and policy. — 2007. — № 6. — P. 130.

3. Strel'nikova, G. I. the problems of legal regulation of transport // Modern law. — 2012. — № 1. — P. 97.

4. Morozov, S. Yu. Problems of codification of the transport legislation // Qi-writcookie note. Vol. Problems of codification of civil legislation in the Russian Federation : collection of scientific papers. — М. : Lawyer, 2004. — P. 464.

5. Malakaeva, T. A. How many codes are necessary for Russia? // Jurisprudence. — 2009. — № 4.

6. Tarkhov, V. A. Civil law. General part: a course of lectures. — Cheboksary, 1997. — P. 80.

7. Popondopulo, V. F. The problem of unity and differentiation of Russian law and legislation // Rossiyskiy yuridicheskiy Zhurnal. — 2011. — № 1. — P. 26.

8. Ruzanova, V. D. On the ratio of sectoral and complex codes as the basis of the civil law legislative system of Russia // Private law problems of interaction of substantive and procedural law: proceedings of the II International scientific-practical conference. — Ulyanovsk, 2011. — P. 34.

9. Ruzanova, V. D. Sectoral and complex codes as a basis of legislative system of Russia: features and essence // Grazhdanskoe pravo. — 2008. — № 3. — P. 15.

10. Alekseev S. S. Soviet law Structure. — М. : Legal literature, 1975. — P. 63.

11. Vaypan, V. A. Legal regulation of transport activities // The Right and economy. — 2012. — № 6. — P. 38.