

## **ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА**

---

УДК 343.346(07)

**Духно Николай Алексеевич,**

доктор юридических наук, профессор,  
Российский университет транспорта (МИИТ)  
naduhno@ui-miit.ru

### **Транспортное право и его научная основа**

**Аннотация.** В статье обосновывается необходимость развития транспортного права на основе научных исследований факторов, побуждающих к созданию новых правовых норм. Они разрабатываются под влиянием особенностей транспортных отношений, выявленных юриспруденцией, как наукой. Всестороннее и полное научное изучение транспортных отношений образует теоретическую основу для выработки новых правовых норм. Такие нормы могут обеспечивать правовой порядок в сфере транспорта при решении всех его задач. Транспортное право является составной частью юриспруденции. Расширение использования научного потенциала юриспруденции открывает пути к новым направлениям исследования транспортного права.

**Ключевые слова:** закономерности развития права; сущность транспортных отношений; нормы транспортного права; юриспруденция как наука; транспортное право и юриспруденция; догматика в юриспруденции.

**Nikolay Al. Dukhno,**

Doctor of Law, professor,  
Russian University of Transport (MIIT)

### **Transport law and its scientific basis**

**Abstract.** The current paper has substantiated the necessity to develop transport law on the basis of scientific research on the factors that encourage making new legal norms. They are being developed under the influence of the features of transport relations identified by jurisprudence as a science. A comprehensive and complete scientific study of transport relations can form the theoretical basis for the development of new legal norms. Such norms can ensure the legal order in the field of transport in solving all its problems. Transport law is an integral part of jurisprudence. The expansion of the use of

the scientific potential of jurisprudence opens the way to new directions in the study of transport law.

**Keywords:** regularity of law development; essence of transport relations; transport law norms; jurisprudence as a science; transport law and jurisprudence; dogma in jurisprudence.

---

## **Введение**

Юриспруденция, как наука, не подвергалась в России широким и глубоким научным исследованиям. Первые серьезные исследования в России осуществлялись накануне реформ российского судопроизводства в 1864 г. В советский период времени юриспруденция получила ряд фундаментальных научных исследований в конце 1950-х и в начале 1960-х гг. [1, стр. 7] Отечественная юридическая наука ограничивала научные исследования изучением признанных отраслей права, но не устанавливала закономерности становления транспортного права. Признанные отрасли права принимались как исходное положение, не требующее доказательств. Развитие каждой отрасли права шло под давлением власти или по ее заказу. Из свойств существующего права трудно было найти критерии, определяющие сущность транспортного права. Только выявление закономерностей, свойственных транспортным отношениям, может служить основанием развития новых правовых норм, определяющих содержание транспортного права. Вытекающая из особенностей транспортных отношений новая правовая норма коррелирует с нормами разных отраслей права, составляя части транспортного права. Комплексность транспортных отношений предопределяет развитие разных правовых норм, проникающих в соответствующие отрасли права, образуя в них части транспортного права. Систематизированные части транспортного права образуют основу развития теории транспортного права. Новая концепция сущности транспортного права может служить методологией исследования всего широкого спектра транспортных отношений, где существуют закономерности развития разных правовых норм, которые могут коррелировать с разными отраслями права, приумножая его элементами транспортного права и создавая научную основу для систематизации норм права в отдельную комплексную отрасль права — транспортное право.

**Цель исследования** — обоснование содержания транспортного права на закономерностях развития транспортных отношений, подлежащих изучению юриспруденцией как наукой.

**Методологией исследования** стали научные методы познания, восприятия, наблюдений, оценки множества научных трудов по теории права, сопоставление отраженных в юридической литературе понятий и иных категорий права, с правоотношениями, складывающимися в обществе и в транспортной отрасли. Оценка сложившегося права и

представлений о нем в нашем юридическом сообществе и проекция полученных выводов на реальный правовой порядок дали основания для изложения авторских выводов о методах формирования транспортного права. Оперирование методами научного познания осуществлялось под воздействием многолетнего опыта автора в научной работе.

**Результаты исследования** отражают оценку и выводы, полученные в процессе изучения разнообразных взглядов на транспортное право, выраженных в юриспруденции. Немногие исследователи рассматривают юриспруденцию как науку, свойственную выявлять и исследовать закономерности, побуждающие развитие права. Сложилась обстановка, при которой не удастся точно определить отношение транспортного права к иным общепризнанным отраслям права. Такая же картина наблюдается и в отношении иных правовых формирований, которые не вписываются в старую методологию исследования отраслей права. Основной причиной игнорирования транспортного права как относительно самостоятельной отрасли права является ограниченное методологическое исследование юриспруденции.

Трудно обнаружить научные исследования юриспруденции как отдельной цельной отраслевой науки, имеющей свое содержание и структуру. В юридической литературе сложилась устойчивая позиция ученых-правоведов, утверждающих, что юриспруденция — это наука, изучающая право [2, стр. 6–7]. Особому исследованию подлежит связь права с государством. Устоявшаяся концепция в теории о том, что государство и право — это единая наука [3, стр. 6–7], нуждается в серьезной корректировке. Заслуживает уважения и особого внимания позиция ученых, которые указывают на факторы, способствующие становлению права на тех закономерностях, которые являются побуждающими причинами развития права. Обоснование зависимости права от государства ставит государство в особое, не свойственное его природе положение.

Государство не стало заинтересованным субъектом развития права по объективным критериям, не зависящим от его воли. Наше государство всегда поддерживало развитие права догматическим методом. На этом методе воспитываются юристы, принимая на веру право как основу, на которой должно строиться законодательство. Догматика преобразовалась в юридическое учение, предавшее забвению развитие науки на закономерностях, отражающих реальную действительность. Юрист-догматик понимает право как истину и не ставит перед собой задачу проверки правовых норм на соответствие их закономерностям, которые являются основой появления правовых норм. Истиной стало признаваться то, что подается лицами с властными полномочиями, такое признание не требует проверки. Устранение из процесса познания способов проверки образует в юриспруденции массу проблем, лишая науку развития новых

методов установления объективной истины, на основе которой строится справедливая, полноценная жизнь людей.

Цель догматики — не научная, а склонение к слепой вере в идеи, не подлежащие проверке. Юрист-догматик не стремится устанавливать объективные свойства права, он ставит перед собой задачу подобрать или придумать норму права, которая будет удовлетворять желание начальника, поддерживаемое лицами, зависимыми от субъектов с властными полномочиями. Юрист-догматик не изучает объект и не вникает в сущность исследуемого предмета. Способность исследователя права до настоящего времени проявляется не в обнаружении объективных свойств, составляющих причину и необходимость в разработке соответствующей нормы права, а только в выявлении недостатков законодательства, которые мешают органам власти проводить свою политику. Придуманные юридические конструкции юристом-догматиком отражают не методологию научного познания объективных отношений, требующих регулирования, но старательно указывают на методы, которые если и использовались, то только для описания права и существующих нормативных актов. Кто знает, сколько в таких документах субъективных мнений, и какие результаты получит исследователь, принимая на веру все предписания правовых актов. Грамотность такого описания зависит от уровня образованности и нравственной культуры юриста, который во многом помогает защищать субъективизм, проникший в наше законодательство.

Выбирают самые сложные приемы описания, конструируют разнообразные проекты законодательных актов, пытаются убеждать всех, что подобная манипуляция правовыми нормами образует что-то новое, способное удовлетворить существующую практику. Но сколько пользы для людей будут представлять правовые новеллы, об этом можно услышать только декларативные заявления, без гарантий их исполнения. Появляется мир юридических фикций, за которым стоит не жизнь, а созданное право по заказу лиц с властными полномочиями [4, стр. 12].

Обусловленность появления и развития права вызвана закономерностями развития общества. Источники древних веков указывают на то, что люди сами вырабатывали правовые нормы [5, стр. 12, 23], определявшие порядок их жизни, устанавливавшие порядок сбора ягод, грибов, меда, улова рыбы, охраны лесов. Они стали народными обычаями, которые в современном обществе признаются обычным правом как общепризнанным правилам поведения людей. В настоящее время в Конституции РФ в сжатой форме емко выражен правовой принцип признания единственным источником власти в России ее многонациональный народ (ст. 3). Национальные особенности, культура, сложившиеся обычаи, образованность — все это и другое определяют особенности отношений, складывающихся в нашем обществе. Общественные отношения выражены в поведении и порядке

деятельности людей конкретного коллектива или конкретной отрасли. Первоочередными задачами юридической науки является изучение, выявление закономерностей, свойственных обществу в целом, в отдельной местности и в отдельной отрасли. Выявленные закономерности общественных отношений являются критериями, определяющими содержание необходимых правовых норм, необходимых обществу для установления правопорядка, образующего условия достойной и полноценной жизни людей. Для транспортного правопорядка требуется объективное знание особенностей общественных отношений и тесно с ними связанных отраслевых, транспортных отношений.

Зрелость юридической науки определяется степенью проникновения ее в содержание фундаментальных научных положений, разработанных с использованием новых методологий, пронизанных познавательными методами оценки философских, исторических, социальных и иных научных ценностей, которые могут служить средствами развития юридических концепций [6]. В юриспруденции, как и в любой науке, требуются методологии исследования, базирующиеся на научных методах познания, ведущие к установлению объективной истины.

С начала становления классической науки формируется научная теория по отраслям науки. В юриспруденции теория права складывалась не всегда удачно. В России теория права начинает формироваться в конце XIX столетия и в начале XX столетия [7, стр. 14–17]. По разным причинам теория права в России не стала научным фундаментом для создания теоретического каркаса, укрепляющего развитие правовых норм, необходимых для регулирования проблемных частей общественных отношений, особенно в части отраслевых отношений, таких как транспортные отношения и отношения иных отраслях. В теории права и в теориях отдельных отраслей права внимание сосредоточено на изучении самого права, не включая в исследование факторы, побуждающие возникновение правовых норм. Такая методология научного исследования привела к монополии развития признанных отраслей права, ставя жесткий запрет на становление иных правовых норм, истоки которых идут из развивающихся общественных отношений. В их горниле идет процесс развития производственных, транспортных отношений и иных отношений, выражающих специфику отраслевой деятельности.

Транспортная отрасль существует и развивается в пределах транспортных отношений. От их особенностей, свойств зависит порядок деятельности транспорта. Характеристика транспортных отношений зависит от степени профессиональной подготовки всех сотрудников, от их общей и правовой культуры. Транспортные отношения формируются по поводу качественного решения емкого комплекса транспортных задач. Существенное влияние на транспортные отношения оказывает специфика самого транспорта. Установленные закономерности, отражающие состояние транспортных отношений, являются основаниями для

разработки правовых норм, которые и составляют содержание транспортного права. Эти нормы по своей сущности обладают свойствами связующего звена с одной или несколькими отраслями права. Разные сотрудники транспорта, непосредственно участвующие в транспортной деятельности, формируют транспортные отношения под влиянием своего профессионального мировоззрения, используя при этом и правовое знание. Если оно отсутствует, то его место занимает культура. При низкой культуре в транспортных отношениях появляются риски. Осуществление процесса перевозок грузов может претерпевать множество недостатков и опасностей, если сотрудники транспорта не исполняют свои обязанности по обеспечению безопасности и сохранности перевозки грузов. Но нужны правовые нормы, реализация которых обеспечит безопасную перевозку. Такие правовые нормы тесно связаны между собой — проникая одни в другие, они могут проникать в гражданское право и в административное право, трудовое право.

Содержание транспортных отношений формируется сотрудниками транспорта, выражая их волю к деятельности, которую они осуществляют по своим трудовым обязанностям. Если юрист-исследователь не будет владеть объективными данными о состоянии транспортных отношений, то у него не появятся основания для достоверного вывода о том, какие нужны новые правовые нормы, чтобы обеспечить безопасную, комфортную работу транспорта. В транспортном праве необходимы правовые нормы, их система, совокупность, связь с иными отраслями права, которые должны соответствовать закономерностям состояния транспортных отношений на определенный период времени, длительность которого зависит от разных факторов экономического, технологического и иного характера. В России юридическая наука развивалась с применением разных методологий, но они были ориентированы на изучение самого права, в котором искали инструменты регулирования общественных отношений. Только внешняя оболочка этих отношений становилась предметом регулирования разных отраслей права. Особенности отношений в сфере транспорта не подвергались глубокому научному исследованию, не устанавливались их закономерности, что не способствовало полноценному развитию транспортного права.

Особенности деятельности транспорта, перед которым стоят задачи обеспечения непрерывности процесса перевозок, обусловленного необходимостью удовлетворения интересов клиентов, побуждают размещать транспортную инфраструктуру на огромной территории, образуя разные виды путей сообщения. Только при тщательном изучении складывающихся транспортных отношений и при установлении их закономерностей, появляется объективная основа для разработки и принятия правовых норм, реализация которых будет устремлена на создание нужного нашему народу транспорта. Транспортное право должно

доминировать в принятии решений по строительству, содержанию и эксплуатации всех видов транспорта. Когда в нашей стране становятся заметными факты отсутствия нужных транспортных средств или отсутствие транспортных коридоров, удовлетворяющих законные интересы людей, тогда раскрывается вся картина безответственного отношения всех руководителей, которые выполняли функции управления транспортом. Научное изучение таких отношений создаст объективную основу для разработки новых правовых норм, обеспечивающих принятие решений на востребованное строительство и эксплуатацию транспортных коридоров, удовлетворяющих потребности народа.

Хорош ли наш отечественный транспорт, удовлетворены ли все субъекты в обеспечении востребованными транспортными услугами — эти и связанные с ними другие проблемы остаются скрытыми от исследователей-юристов, пытающихся разобраться в сущности транспортного права. Нормы транспортного права будут выполнять свою регулятивную функцию при условии их соответствия реальному состоянию транспортных отношений. В их пределах обеспечивается выбор маршрутов движения транспортных средств; определенная скорость, пропускная и провозная способности между различными городами и поселениями, между промышленными предприятиями и потребителями их продукции. В рамках транспортных отношений готовится и эксплуатируется транспортная инфраструктура с соответствующими транспортными средствами для полного удовлетворения потребности людей и всех иных субъектов в транспортных услугах. Все эти особенности транспортных отношений не учитываются юристом-догматиком, который не выйдет за рамки права, не станет выявлять закономерности, побуждающие развитие новых правовых норм. Такие правовые регуляторы можно создать только при условии объективного знания всех элементов содержания транспортных отношений. Право станет истинным регулятором транспортных отношений, где назрела необходимость установить правопорядок, удовлетворяющий полную потребность всех лиц в комфортных и безопасных транспортных услугах. Кто может дать обоснованные сведения о том, в каком направлении, в каком транспортном коридоре требуется высокоскоростное железнодорожное движение. Нужно ли оно в наших условиях застывшей экономики и если нужно, то в каком направлении, чтобы эксплуатационные расходы не превышали доходы такого движения. На эти вопросы может дать объективный ответ наука, но не субъективное решение. Принятие решений о строительстве новых транспортных коридоров должно регулироваться транспортным правом. Правовые регуляторы помогут предотвратить принятие субъективных решений в сфере транспорта и предупредить убытки.

Каково состояние транспортных отношений по поводу существующих связей между разными видами транспорта, в каких местах и направлениях

требуются правовые регуляторы для развития логистических связей, достаточных для удовлетворения в потребностях перевозок грузов и пассажиров. Все эти и иные проблемы нашего транспорта могут решаться при правовом решении вопросов о применении организационных, технических и технологических мер. Решение о принятии любых мер должно приниматься на основе права, но не по субъективному мнению, ведущему к созданию новых опасностей на транспорте, способных причинить большой вред.

Наша отечественная юриспруденция как наука имеет свою структуру, основными частями которой являются оформившиеся отрасли права, такие как гражданское право, административное право, уголовное право, государственное право и другие отрасли права. С развитием рыночной экономики и существенным изменением общественных отношений, возникли особенности, которые в советский период времени так ярко не проявляли себя. Это относится ко многим сферам деятельности, которые стали развиваться под воздействием принципиально новых отношений. Их закономерности юридическая наука не выявила, а продолжает свое исследование только сложившихся отраслей права, ставя запреты и искусственные преграды развитию новых норм права, необходимых по своей природе, вытекающей из новых свойств отношений, складывающихся в разных отраслях.

Транспортное право является составной частью российского права. Транспортное право образует один из основных элементов юриспруденции как науки. В юриспруденции научному исследованию подлежат транспортные отношения для установления закономерностей, побуждающих создание правовых норм транспортного права. Комплексный характер транспортных отношений предопределяет направления научных исследований в юриспруденции. Если в транспортных отношениях выявлены потребности в изменении мест остановки транспортных средств по отдельным транспортным маршрутам, установлены потребности в создании дополнительных условий для удобного обслуживания в перевозке грузов и пассажиров, то такие потребности становятся факторами, побуждающими вести научные разработки востребованных правовых норм транспортного права. Они будут коррелировать с административным правом, гражданским правом, трудовым правом, экологическим правом, образуя правовую основу проектирования, строительства и эксплуатации новой транспортной инфраструктуры. Строительство и эксплуатация новой сети транспортной инфраструктуры не будут убыточными, если они осуществляются на основе научно-обоснованных норм права, а не по субъективному мнению чиновников. Идеолог транспортного вуза, видный ученый Н. П. Петров в конце XIX столетия в своих научных трудах обоснованно доказывал, что транспорт не будет убыточным, если транспортный коридор выбран на основе научных исследований, но не по субъективным распоряжениям.



Одной из особенностей транспортных отношений является их наполняемость интересами клиентов, у которых растут потребности к качеству перевозки и к повышению уровня комфортности обслуживания. Общественные интересы пронизывают транспортные отношения, наполняя их общественными потребностями в развитии транспорта. От особенностей общественных потребностей зависит содержание правовых норм, которыми будет определяться порядок удовлетворения общественной потребности в становлении транспортных услуг.

Существенной особенностью транспортных отношений является их тесная связь с разнородными рисками, вызывающими опасность для жизни и здоровья людей, для перевозимых пассажиров и грузов, для транспортной инфраструктуры, для движения транспортных средств. Изучение рисков дает основание для разработки правовых норм, предупреждающих возникновение опасных, вредных явлений и обеспечивающих безопасность на транспорте. От вида рисков зависит и характер правовых норм, которые в корреляции с нормами отрасли права создадут правовую основу правопорядка, гарантирующего безопасность на транспорте.

В транспортных отношениях накапливается много негативных состояний, вызванных повышенными физическими, эмоциональными нагрузками под воздействием специфической транспортной среды. Она постоянно насыщается интенсивной работой движущихся транспортных средств; разнообразными повышенными шумами, вибрацией; повышенным уровнем выделения тепловой энергии; загрязнением атмосферного воздуха, почвы, воды и иных объектов; повышенным излучением от высокого электрического напряжения, и образованием других негативных фактов. Высокие нагрузки на физическое, психологическое, душевное состояние работников транспорта, требует разработки отдельных правовых норм по регулированию трудовых транспортных отношений. Отдельные правовые нормы по решению этих проблем имеются, но они явно недостаточны для обеспечения полноценного труда в сфере транспорта.

Действующее законодательство учитывает отдельные особенности работы в сфере транспорта, но далеко не все факторы выявлены, что указывает на необходимость в новых правовых нормах. Величина загрязнения окружающей среды на транспорте обуславливает разработку правовых норм, регулирующих отношения в сфере улучшения экологии на транспорте. Факторы, влияющие на состояние здоровья сотрудников транспорта, побуждают к разработке правовых норм, обладающих способностью предупреждать профессиональные заболевания.

Научные исследования юридической наукой транспортных отношений образует условия для разработки новых правовых норм, которые в корреляции с нормами существующих отраслей права образуют транспортное право. Научная систематизация и методология

исследования транспортного права образуют теорию транспортного права. Она является основой разработки новых правовых актов и основой разработки разных учебников, учебных пособий для обучения студентов транспортных вузов и для повышения правовых знаний работников транспорта.

### **Выводы**

1. Юриспруденция как наука, призванная осуществлять научные исследования по выявлению закономерности возникновения правовых норм; по исследованию всех вопросов правовой системы, включает процессы научных исследований проблем, связанных с развитием транспортного права. [В правовую систему автор включает все отрасли права и иные правовые институты. Понятие правовой системы более широкое по сравнению с системой права отдельной отрасли.]

2. Юриспруденция является средством в исследования транспортных отношений и научным методом установления закономерностей развития правовых норм, коррелирующих с существующими отраслями права, систематизируя их в комплексную отрасль права — транспортное право.

3. Транспортное право представляет собой систему правовых норм, коррелирующих с существующими отраслями права и иными правовыми институтами, образуя комплексную самостоятельную отрасль права, призванную регулировать транспортные отношения.

4. Развитие теории транспортного права образует теоретическую основу решения актуальных задач:

— разработка новых проектов нормативных правовых актов, составляющих правовую основу правопорядка на транспорте;

— разработка учебников, учебных пособий, методических разработок для обучения студентов транспортных специальностей дисциплине «Транспортное право»;

— разработка практических пособий для работников транспорта разных профессий по применению знаний транспортного права в решении задач при исполнении должностных обязанностей;

— разработка способов популяризации транспортного права в широком кругу нашего общества и государственных структурах, способствуя развитию правовой культуры.

### **Литература**

1. Очерки по истории юридических научных учреждений в СССР / под редакцией В. М. Курицина и А. Ф. Шебанова. — Москва, 1976.
2. Нерсесянц, В. С. История идеи правовой государственности / В. С. Нерсесянц. — Москва, 1993.
3. Проблемы общей теории государства и права / под редакцией М. Н. Марченко. — Москва, 2001.
4. Жуков, В. Н. Юриспруденция как наука: Возвращение к забытым истинам / В. Н. Жуков // Государство и право. — 2017. — № 9.

5. Дигесты Юстиниана. Избранные фрагменты в переводе с примечаниями И. С. Перетерского. — Москва, 1984.
6. Азизов, Н. П. Развитие юриспруденции как науки / Н. П. Азизов // Наука и мир. — 2020. — № 9-1 (85). — С. 55–58.
7. Матузов, Н. И. Теория государства и права / Н. И. Матузов, А. В. Малько. — Москва : Юристъ, 2003.

#### References

1. Ocherki po istorii yuridicheskikh nauchnykh uchrezhdeniy v SSSR [Essays on the history of legal scientific institutions in the USSR] / pod redaktsiyey V. M. Kuritsina i A. F. Shebanova. — Moskva, 1976.
2. Nersesyants, V. S. Istoriya idei pravovoy gosudarstvennosti [History of the idea of legal statehood] / V. S. Nersesyants. — Moskva, 1993.
3. Problemy obshchey teorii gosudarstva i prava [Problems of the general theory of state and law] / pod redaktsiyey M. N. Marchenko. — Moskva, 2001.
4. Zhukov, V. N. Yurisprudentsiya kak nauka: Vozvrashcheniye k zabytym istinam [Jurisprudence as a science: Return to forgotten truths] / V. N. Zhukov // Gosudarstvo i pravo. — 2017. — № 9.
5. Digesty Yustiniana. Izbrannyye fragmenty v perevode s primechaniyami I. S. Pereterskogo [Digests of Justinian. Selected fragments translated with notes by I. S. Peretersky]. — Moskva, 1984.
6. Azizov, N. P. Razvitiye yurisprudentsii kak nauki [Development of jurisprudence as a science] / N. P. Azizov // Nauka i mir. — 2020. — № 9-1 (85). — S. 55–58.
7. Matuzov, N. I. Teoriya gosudarstva i prava [Theory of state and law] / N. I. Matuzov, A. V. Mal'ko. — Moskva : Yurist», 2003.