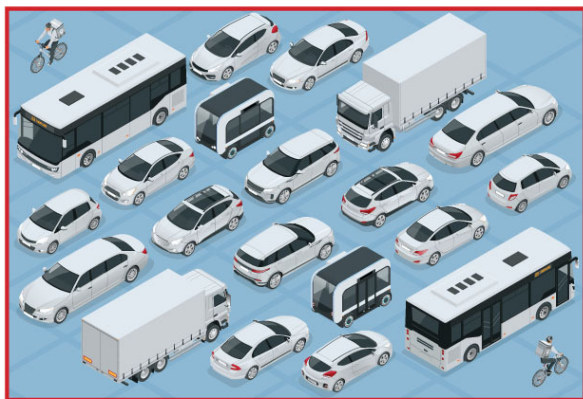


УЧЕБНИК ДЛЯ МАГИСТРАТУРЫ

ФИНАНСОВЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ
ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В.Н. Гречуха

АВТОТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО



Владимир Николаевич Гречуха

Автотранспортное право

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=66364890

Автотранспортное право:

ISBN 978-5-00172-207-6

Аннотация

В учебнике раскрыты основные положения, характеризующие правовую природу и специфику автотранспортного права, его институтов; вопросы организационно-правовой системы автомобильного транспорта, правового регулирования безопасности при перевозках указанными видами транспорта; понятие перевозки, договорные основы ее осуществления; особенности правового регулирования перевозок пассажиров, багажа, грузов автомобильным транспортом, гражданско-правовой ответственности при перевозках; транспортно-экспедиционного обслуживания перевозок и страхования при их осуществлении.

Соответствует актуальным требованиям Федерального государственного образовательного стандарта.

Учебник предназначен для студентов магистратуры, а также для аспирантов и преподавателей юридических вузов и факультетов транспортных вузов, юристов-практиков, работников транспортных структур.

В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

Содержание

Предисловие	6
Принятые сокращения	9
Глава 1	12
1.1. Автотранспортное право – подотрасль транспортного права	12
1.2. Принципы автотранспортного права	16
1.3. Система автотранспортного права	25
Вопросы и задания для самоконтроля	28
Глава 2	29
2.1. Понятие автотранспортного правоотношения, его структура	29
2.2. Субъекты автотранспортных правоотношений имущественного характера	37
Вопросы и задания для самоконтроля	40
Глава 3	41
3.1. Структура автомобильного транспорта	41
3.2. Полномочия органов исполнительной власти в области внеуличного транспорта	45
Вопросы и задания для самоконтроля	50
Глава 4	51
4.1. Характеристика нормативных правовых актов, регулирующих деятельность автомобильного и городского наземного	51

электрического транспорта
Конец ознакомительного фрагмента.

**Владимир
Николаевич Гречуха
Автотранспортное право**

© Гречуха В.Н., 2021

© Издательство «Прометей», 2021

Предисловие

Автомобильный транспорт и городской наземный электрический транспорт составляют часть транспортной системы Российской Федерации. Они играют исключительно важную роль в решении задачи по удовлетворению государственных нужд, потребностей юридических лиц и граждан в перевозках. Это связано с тем, что автомобильный транспорт и городской наземный электрический транспорт характеризуются сравнительно высоким скоростным режимом перевозок, маневренностью и мобильностью, простотой организации и оформления перевозок, относительно незначительной зависимостью по сравнению с другими видами транспорта от погодных условий.

Все перечисленное позволяет максимально использовать их в городских условиях при отсутствии достойных конкурентов в лице железнодорожного и внутреннего водного транспорта.

Вместе с тем следует отметить, что особенностью автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта является их незначительная грузоподъемность, а также пассажировместимость (за исключением метрополитена). Кроме того, эксплуатация автомобильного транспорта связана с высокой степенью риска совершения ДТП. Это требует принятия комплекса действенных мер по миними-

зации аварийных ситуаций и ликвидации последствий указанных происшествий.

Автомобильный транспорт и городской наземный электрический транспорт представляют собой структурную систему, включающую:

- автомобильный транспорт;
- городской наземный электрический транспорт;
- метрополитен.

Структурно учебник состоит из четырнадцати глав.

В первых семи главах рассматриваются общие вопросы, характеризующие автотранспортную деятельность, в том числе, понятие автотранспортного права как подотрасли транспортного права, его особенности, структурные элементы, управление в сфере автотранспортной деятельности, безопасность при перевозках.

В центральных главах исследуются перевозки пассажиров и багажа, грузов. При анализе перевозок пассажиров и багажа обращается внимание на особенности регулярных перевозок, перевозок по заказам, перевозок легковым такси, а также перевозок пассажиров внеуличным транспортом. Перевозки грузов исследуются под углом зрения особенностей деятельности автомобильного транспорта.

Заключительные главы посвящены вопросам транспортной экспедиции при осуществлении автотранспортной деятельности и страхования связанного с обязательным страхованием гражданской ответственности перевозчика за при-

чинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажира, а также обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В результате изучения курса студент должен:

знать

- основные положения автотранспортного законодательства, регулирующих организацию и осуществление перевозок пассажиров, багажа, грузов автомобильным транспортом;
- порядок заключения и исполнения транспортных договоров;
- ответственность за нарушения договорных обязательств;

уметь

правильно оформлять транспортные документы, составлять коммерческие акты и акты общей формы, удостоверяющие обстоятельства, которые являются основанием для возникновения ответственности сторон транспортных договорных отношений, а также претензии к перевозчику при нарушении им обязательств;

владеть

представлениями о тенденциях развития автотранспортного законодательства, его унификации и гармонизации.

Принятые сокращения

Нормативные документы

Конституция – Конституция Российской Федерации, принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 (с учетом поправок, внесенных законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30 декабря 2008 г. № 6-ФКЗ и г. № 7-ФКЗ; от 5 февраля 2014 г. № 2-ФКЗ; от 21 июля 2014 г. № 11-ФКЗ)

КАПП – Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа (КАПП/CVR) (заключена в г. Женеве 1 марта 1973 г.)

КДПГ – Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) – (заключена в г. Женеве 19 мая 1956 г.)

АПК – Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24 июля 2002 г. № 95-ФЗ

ВК – Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ

ГК – Гражданский кодекс Российской Федерации: часть первая от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ; часть вторая от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ; часть третья от 26 ноября 2001 г. № 146-ФЗ; часть четвертая от 18 декабря 2006 г. № 230-ФЗ

КВВТ – Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ

КоАП – Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ

КТМ – Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ

УАТГНЭТ – Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»

УЖТ – Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»

ФЗ от 13.07.2015 № 220-ФЗ – Федеральный закон от 13.07.2015 № 220 – ФЗ (в ред. от 08.06.2020) «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

Прочие сокращения

абз. – абзац (-ы)

в. – век

г. – год (-ы, – а)

гл. – глава (-ы)

ДТП – дорожно-транспортное происшествие

Минтранс России – Министерство транспорта Российской Федерации

ГИБДД – Государственная инспекция безопасности дорожного движения

п. – пункт (-ы)

подп. – подпункт (-ы)

разд. – раздел (-ы)

РСФСР – Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика

РФ – Российская Федерация

СНГ – Содружество Независимых Государств

ИАТА – Международная ассоциация воздушного транспорта

МСАТ – Международный союз автомобилистов

ст. – статья (-и)

Глава 1

Понятие автотранспортного права

1.1. Автотранспортное право – подотрасль транспортного права

В последние десятилетия автотранспортная система Российской Федерации претерпела существенные изменения. Они коснулись ее структуры, организации управления, а также нормативной базы.

Переход государства к рыночным принципам развития хозяйства, условия реформирования социально-экономических отношений поставили перед автотранспортом новые, более сложные задачи по коренному улучшению его деятельности, повышению качества предоставляемых гражданам и юридическим лицам услуг по перевозкам.

Автотранспорт играет роль цементирующего фактора, объединяющего производственные и экономические связи различных сфер деятельности. Он обеспечивает производство и обращение продукции промышленности и сельского хозяйства, нужды капитального строительства, удовлетворяет потребности населения в перевозках.

Основная деятельность автотранспорта заключается в пе-

ревозках грузов, пассажиров, багажа и почты. В условиях рыночных отношений наблюдается резкий переход от централизованной организации перевозок, основным методом которой был административно-командный метод, к децентрализации транспортных процессов, для которых характерны строго рыночные механизмы взаимодействия.

Это повлекло за собой совершенствование автотранспортного законодательства, приведение его в соответствие с Конституцией РФ и Гражданским кодексом РФ (далее – ГК).

Система норм, содержащаяся в автотранспортных законодательных актах, а также в других нормативных правовых источниках, которые регулируют автотранспортную деятельность, связанную с перевозками, может трактоваться как одна из подотраслей транспортного права.

Нормы автотранспортного права регулируют группы близких отношений, связанных с деятельностью автомобильного транспорта по перевозкам и отличающихся от отношений по использованию других видов транспорта: железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного. Отличия обусловлены особенностями автотранспортных средств, их эксплуатацией при перевозках, использованием автомобильных дорог и некоторыми другими вопросами, касающимися данного вида транспорта.

Предметом данной подотрасли транспортного права являются общественные отношения разных видов. Центральное место среди них занимают правоотношения, связанные

с организацией и осуществлением перевозки, базирующиеся на гражданско-правовых договорных началах. Вместе с тем предмет автотранспортного права составляют также специфические отношения, возникающие в связи с использованием для выполнения договора перевозки источника повышенной опасности – автомобильного транспорта. Речь, в частности, идет об отношениях административно-правового характера, вызванных необходимостью строгого соблюдения правил пользования автотранспортными средствами, их технической исправности, соблюдения правил дорожного движения, обеспечения мер безопасности, осуществления контроля за деятельностью в области автотранспорта, технического надзора за ним.

Кроме того, это группа специфических трудовых отношений на транспорте (например, отношения, связанные с правилами работы и отдыха водителя автотранспорта).

Предмет автотранспортного права составляют также правоотношения, возникающие между сторонами договоров по перевозкам в связи с претензионным порядком рассмотрения споров, т. е. процессуальные правоотношения.

Другим важным фактором, дающим основание отнести автотранспортное право к подотрасли транспортного права, является то обстоятельство, что его нормы не связаны единым методом правового регулирования, т. е. способом воздействия на правоотношения.

Основным методом правового регулирования автотранс-

портных договорных правоотношений является метод равенства сторон (перевозчика и пассажира, перевозчика и грузоотправителя). Однако применительно к административным правоотношениям на автотранспорте используется метод властных распоряжений, императивный метод (например, требования инспектора ГИБДД к водителю, который нарушил правила дорожного движения).

Что касается процессуальных правоотношений, то им присущ диспозитивно-императивный метод. В соответствии с ним решение о предъявлении претензии, а также иска зависит от воли пострадавшей стороны договора перевозки. Здесь проявляется действие диспозитивного метода. Однако начатая ею процедура должна строго соблюдаться участниками претензионного и искового производства в соответствии с установленными законодательно процессуальными правилами.

Таким образом автотранспортному праву как подотрасли транспортного права присущи в качестве предмета правового регулирования общественные отношения не одного вида. Что касается метода указанных отношений, то это разные способы воздействия на них. В этом заключается одно из проявлений многоаспектного характера автотранспортного права. Оно находит отражение в организации и осуществлении перевозок пассажиров, багажа, грузов и рассматривается в отдельных главах и параграфах учебника.

1.2. Принципы автотранспортного права

Принципы автотранспортного права – это основополагающие, руководящие начала, положения, которые определяют его сущностные стороны, наиболее характерные черты регулирования им общественных отношений, связанных с автотранспортной деятельностью.

Критериями определения принципов автотранспортного права являются, во-первых, проявление в каждом принципе сущностного характера данной подотрасли транспортного права, того, что пронизывает ее, отличает от других явлений и подотраслей указанного права, и, во-вторых, закрепление принципа в нормативных правовых актах, прежде всего, в Конституции РФ, ГК РФ, автотранспортном законодательстве. В них содержатся важнейшие положения, отражающие сущностный характер автотранспортного права, регулирование им организации и осуществления перевозок.

Опираясь на указанные два критерия, к числу принципов автотранспортного права можно отнести принципы:

- свободного перемещения грузов, багажа, передвижения пассажиров;
- свободы автотранспортного договора;
- сочетания общегосударственных интересов с интереса-

ми автотранспортных предприятий и клиентов;

- сочетания централизованного регулирования перевозки с ведомственной регламентацией порядка ее осуществления;
- осуществления перевозок на базе организационно-правовых предпосылок;
- обеспечения повышения эффективности и качества автотранспортной деятельности;
- законности при осуществлении перевозок;
- контроля и укрепления дисциплины на автотранспорте.

Принцип свободного перемещения грузов, багажа, передвижения пассажиров неразрывно связан с положениями Конституции РФ о едином экономическом пространстве, свободе перемещения товаров и услуг, свободе экономической деятельности, свободе передвижения граждан. Важными гарантиями соблюдения указанных конституционных положений являются уровень и насыщенность транспортной базы государства современными автотранспортными средствами и развитость транспортных артерий.

Данный принцип означает, что субъекты РФ, муниципальные образования не вправе устанавливать какие-либо барьеры, ограничения передвижения по своим территориям. Не допускается установление таможенных границ между регионами Российской Федерации, введение пошлин, сборов, иных препятствий для свободного перемещения товаров, создание искусственных препон для передвижения граждан. Поэтому перечисленных ограничений для внутренних пере-

возок не существует. Исключения из принципа свободно-го перемещения грузов, багажа, передвижения пассажиров составляют вопросы, касающиеся безопасности перевозок, охраны природы и культурных ценностей. Конституцией РФ закреплено положение, согласно которому в целях обеспечения безопасности, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и культурных ценностей ограничения перемещения товаров и услуг могут вводиться федеральным законом (ст. 74). Ограничения могут быть связаны с природными катаклизмами, военными действиями, эпидемиями и т. п.

Принцип свободы автотранспортного договора обусловлен закрепленными в ст. 421 ГК положениями о свободе договора, которые распространяются на договоры, заключаемые при организации и осуществлении перевозок. Он находит проявление в следующих важных моментах.

Первый из них состоит в том, что урегулированные гражданским и автотранспортным законодательством положения о транспортных договорах указывают на свободу юридических лиц и граждан в принятии решения о заключении или незаключении транспортного договора. Исключение составляют случаи, когда обязанность его заключения предусмотрена законом. Речь идет о перевозках, осуществляемых транспортом общего пользования. Коммерческая организация, обладающая статусом перевозчика транспортом общего пользования, обязана заключить договор перевозки с любым обратившимся к ней с предложением гражданином или юри-

дическим лицом (п. 1 ст. 789 ГК). Такой договор является публичным и заключается на одинаковых для любого обратившегося с предложением условиях. Не допускается отказ коммерческой организации от заключения публичного договора при наличии возможности предоставить потребителю конкретную услугу (п. 3 ст. 426 ГК).

Второй момент, характеризующий принцип свободы транспортного договора, состоит в свободе участников договорных отношений выбирать контрагента (сторону) по транспортному договору. Никто не может заставить участника транспортного правоотношения заключить договор с указанным юридическим лицом или гражданином. Как уже отмечалось, это положение не распространяется на перевозку, осуществляемую транспортом общего пользования, т. е. на публичный договор перевозки.

Третий существенный момент, вытекающий из указанного принципа, касается выработки сторонами условий транспортного договора, на которых он будет заключен. Стороны свободны в их определении, а значит, и в выработке своих прав и обязанностей. Имущественные отношения, возникающие из перевозок, основаны на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников – положениях, закрепленных в ГК.

Принцип сочетания общегосударственных интересов с интересами автотранспортных предприятий и клиентов обусловлен тем обстоятельством, что автотранспорт является

одной из составляющих эффективного развития экономики государства. Поэтому оно заинтересовано в оптимизации транспортных процессов, расширении сети автомобильных дорог, совершенствовании и количественном увеличении подвижного состава, улучшении организации перевозок автомобильным транспортом, безопасности его использования. В связи с этим принят ряд законодательных актов, направленных на совершенствование деятельности автотранспорта, безопасности на данном виде транспорта.

При этом автотранспортные предприятия заинтересованы в максимальном извлечении прибыли, что достигается путем интенсификации перемещения объектов перевозки, ускорения оборачиваемости подвижного состава, использования самых современных и экономичных автотранспортных средств. Все это благотворно сказывается на развитии экономики государства и отвечает интересам клиентов.

Принцип сочетания централизованного регулирования перевозки с ведомственной регламентацией порядка ее осуществления указывает на сложность и многогранность перевозочного процесса, необходимость выполнения комплекса действий, связанных с подготовкой грузов, багажа к перевозке, осуществлением погрузочно-разгрузочных работ, креплением грузов, их пломбированием, учетом особенностей перевозки грузов, багажа автомобильным транспортом. Эти обстоятельства потребовали наряду с централизованным регулированием УАТГНЭТ перевозок указанными ви-

дами транспорта регламентации ведомственными нормативными правовыми актами конкретных технико-правовых вопросов организации и осуществления перевозок. К ним в первую очередь относятся правила перевозок грузов, пассажиров, багажа автомобильным транспортом, а также различные технические условия, положения, тарифы и т. п. Их принятие возложено прежде всего на Минтранс России. Ведомственная нормативная база разрабатывается на основе УАТ-ГНЭТ – автотранспортного закона, развивая и конкретизируя его отдельные положения.

Принцип осуществления перевозок на базе организационно-правовых предпосылок означает, что перевозка грузов автомобильным транспортом может быть осуществлена при выполнении определенных организационно-правовых действий, составлении соответствующих документов (договоров, планов, соглашений). Важнейшей такой предпосылкой является разработка сторонами долгосрочного договора об организации перевозки грузов при осуществлении ими между собой систематических перевозок.

Еще одна предпосылка – это планирование перевозок в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, а также при выполнении государственных внешнеторговых контрактов.

Существенным элементом организационно-правовых предпосылок перевозок являются договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов между организа-

циями различных видов транспорта, в том числе автомобильного транспорта (ст. 799 ГК). К ним относятся узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др. При этом завоз и вывоз грузов обычно осуществляется автомобильным транспортом (например, на железнодорожные станции, в морские и речные порты). Указанные договоры регулируют организацию работы перевалочных пунктов при перевозках в прямом смешанном сообщении (т. е. перевозках не одним видом транспорта, в том числе с участием автомобильного транспорта), порядок перегрузки грузов с одного вида транспорта на другой, их передачу от одного перевозчика другому и т. п.

Составляемые в рамках действия данного принципа правовые документы – договоры, планы, соглашения – делают перевозочный процесс организованным, предсказуемым, гарантируемым от различного рода субъективных моментов, и в конечном счете – оптимальным.

Принцип обеспечения эффективности и качества автотранспортной деятельности означает, во-первых, устойчивость работы автомобильного транспорта, во-вторых, доступность и безопасность оказываемых транспортных услуг, в-третьих, развитие конкуренции на рынке транспортных услуг, в-четвертых, согласованность функционирования элементов единой транспортной системы. Реализация данного принципа обеспечивается компетентными государственными органами, и в первую очередь государственным

органом исполнительной власти в области транспорта, каким в настоящее время является Минтранс России.

Действие принципа обеспечения эффективности и качества автотранспортной деятельности проявляется, например, в строгом соблюдении участниками перевозочного процесса при перевозках грузов – перевозчиками, грузоотправителями и грузополучателями – своих обязательств. Так, в договорные обязанности перевозчика входит выполнение требования своевременно и без потерь доставить груз в пункт назначения. По договору грузоотправитель обязан загрузить, упаковать и закрепить груз так, чтобы обеспечить безопасность перевозки, сохранность груза и подвижного состава.

Принцип законности как основополагающий принцип права присущ и автотранспортному праву. В отдельных источниках, регулирующих деятельность автомобильного транспорта, содержатся положения об обязательности исполнения организациями независимо от организационно-правовых форм и форм собственности и физическими лицами нормативных правовых актов, регулирующих отношения, связанные с использованием автомобильного транспорта. В связи с особенностью транспортного процесса, обусловленной использованием в качестве перевозочного средства источника повышенной опасности, в Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» закреплено положение, возлагающее на участников

транспортных правоотношений обязанность неукоснительно выполнять требования, связанные с обеспечением безопасности на транспорте. В Законе среди принципов обеспечения транспортной безопасности на первом месте значится принцип законности (ст. 3).

С принципом законности тесно связан принцип надзора и укрепления дисциплины на автотранспорте. По сути, этот принцип является одним из необходимых условий соблюдения автотранспортного законодательства.

Законодатель возложил на компетентные государственные органы осуществление контрольно-надзорных функций за деятельностью всех видов транспорта, в том числе и автомобильного. К ним относятся, помимо Минтранса России, Ространснадзор, Федеральная антимонопольная служба России (ФАС), Роспотребнадзор и др.

Полномочия по контролю на транспорте выполняют специальные должностные лица. На автомобильном и городском наземном электрическом транспорте – это контролеры.

1.3. Система автотранспортного права

Систему автотранспортного права составляют Общая и Особенная части.

Общая часть включает следующие основные положения: понятие автотранспортного права, его принципы, автотранспортные правоотношения, нормативные источники, регулирующие деятельность автомобильного транспорта, государственное управление в области данного вида транспорта, вопросы безопасности при автомобильных перевозках, характеристика услуг автотранспортной деятельности.

Общая часть как системообразующий фактор является базой для создания и действия норм Особенной части автотранспортного права, которые регулируют специфику организации и осуществления перевозок данным видом транспорта. При этом регулируются перевозки грузов, а также перевозки пассажиров и багажа и их разновидности – регулярные перевозки, перевозки пассажиров и багажа по заказам, перевозки пассажиров и багажа легковым такси.

Кроме того, к Особенной части относятся такие категории, которые связаны с автотранспортной деятельностью, как транспортно- экспедиционное обслуживание при перевозках грузов и страхование при использовании автотранспортных средств.

Наряду с выделением Общей и Особенной частей системе автотранспортного права представляют такие структурные элементы, как правовые институты.

В теории права правовой институт определяется как обособленный комплекс правовых норм, являющихся частью соответствующей отрасли права (например, транспортного права) и ее подотрасли (в данном примере автотранспортного права) и регулирующих разновидность определенного вида общественных отношений. В нашем случае институт транспортного права представляет собой систему правовых норм, регулирующих разновидность предметно связанных транспортных отношений в рамках соответствующей подотрасли.

Если рассматривать институты такой подотрасли, как автотранспортное право, то это, прежде всего, институты договорных перевозочных обязательств по организации и осуществлению перевозок пассажиров, багажа, грузов во внутреннем и международном сообщении, ответственности в связи с нарушением участниками договорных отношений своих обязательств, претензионно-искового порядка разрешения ими споров, транспортно-экспедиционного обслуживания, страхования при использовании автомобильного транспорта и некоторые другие.

Однородность норм института права можно проиллюстрировать на примере такого института, как договорные обязательства по организации и осуществлению перевозок.

Система его норм регулирует отношения, касающиеся оказания услуг по организации и осуществлению доставки объектов в пункт назначения, их объемов, выделения для перевозки необходимого количества автотранспортных транспортных средств, условий перевозок, порядка оплаты услуг.

В целом же автотранспортное право довольно четко организовано. Системная организация норм этой комплексной подотрасли транспортного права имеет как теоретическое, так и практическое значение. Во-первых, она облегчает работу правотворческих органов при принятии новых правовых источников и совершенствовании действующих, позволяет устранять пробелы в действующей системе автотранспортного законодательства, а также исключать нормы, уже не отвечающие потребностям транспортной практики. Во-вторых, при надлежащей систематизации норм автотранспортного права значительно упрощается поиск и применение соответствующих норм к конкретным случаям.

Вопросы и задания для самоконтроля

1. Какова роль автомобильного транспорта в развитии экономики Российской Федерации?
2. Каковы предмет и метод правового регулирования автотранспортного права?
3. Что представляет собой система принципов автотранспортного права?
4. Какова система автотранспортного права?
5. Перечислите элементы особенной части автотранспортного права.

Глава 2

Автотранспортные правоотношения

2.1. Понятие автотранспортного правоотношения, его структура

Для любого правоотношения характерным является то, что: во-первых, оно всегда складывается на основе правовых норм; во-вторых, его участники наделяются взаимными правами и обязанностями; в-третьих, оно имеет осознанно-волевой характер, т. е. зависит от воли сторон; в-четвертых, оно гарантируется государством и охраняется в необходимых случаях силой государственного принуждения.

Все указанные признаки правоотношения присущи и автотранспортным правоотношениям. Нормы автотранспортного права, содержащиеся в различных источниках, регулируют общественные отношения, которые составляют его предмет. Приобретая правовую форму, эти фактические общественные отношения становятся автотранспортными правоотношениями, складывающимися по поводу оказания услуг с использованием данного вида транспорта.

Указанные правоотношения представляют собой особую юридическую связь участников социальных процессов в области автотранспортной деятельности по осуществлению перевозок грузов, пассажиров, багажа, которая возникает и существует на основании норм автотранспортного права. По сути, автотранспортное правоотношение является формой, в которой абстрактные транспортные нормы УАТГНЭТ получают конкретное выражение. Именно вследствие воздействия указанных норм на общественные отношения последние приобретают особую правовую форму, а их участники наделяются правами, на них возлагаются обязанности, реализация которых подкрепляется мерами государственного характера. Как уже отмечалось, специфика автотранспортных правоотношений заключается в том, что они не являются общественными отношениями одного вида. В предмет транспортного права входят имущественные, административные, трудовые, процессуальные правоотношения.

Большая часть автотранспортных правоотношений – это частноправовые отношения имущественного характера.

Следовательно, **автотранспортное правоотношение** – это регулируемое нормами автотранспортного права общественное отношение, складывающееся по поводу оказания транспортных услуг с использованием автомобильного транспорта и связанной с ними его деятельности, а также управления им.

Как и любое правоотношение, автотранспортное правоотношение состоит из следующих элементов: объекта, субъектного состава правоотношения и содержания.

Объект автотранспортного правоотношения – это то, по поводу чего возникает и осуществляется деятельность его субъектов, их поведение, на что направлены их субъективные права и обязанности. Следовательно, объект автотранспортного правоотношения – это деятельность автомобильного транспорта, связанная с перевозками.

Именно на перевозочную деятельность как объект автотранспортного правоотношения воздействуют его субъекты в границах возможного и должного поведения, определяемых их субъективными правами и обязанностями.

Поведение участников автотранспортных правоотношений имущественного характера заключается в том, что они вступают в отношения друг с другом по поводу определенных благ. Такими благами являются услуги, связанные с перевозкой грузов, пассажиров, багажа.

В автотранспортных правоотношениях административно-правового характера поведение их субъектов выражается в положительных действиях (принятие Минтрансом России правил перевозок – нормативных правовых актов) или в негативных действиях – совершении административных правонарушений (например, нарушении таможенных правил при перевозках).

Что касается автотранспортных правоотношений процес-

суального характера, то их субъекты вступают в отношения друг с другом по поводу спора материально-правового характера о возмещении причиненного вреда при осуществлении перевозки. Речь идет, например, о праве грузоотправителя на предъявление претензии и иска к перевозчику в случае утраты груза.

Субъектный состав автотранспортного правоотношения – совокупность участников этого правоотношения. Ими могут быть индивиды (физические лица), юридические лица, государство в лице различных государственных органов: федерального органа исполнительной власти в области транспорта, государственных органов контроля, надзора на транспорте, государственного органа по охране труда (в том числе на транспорте) и др.

Минимальный состав субъектов транспортного правоотношения включает управомоченного субъекта и обязанного субъекта (грузоотправитель – перевозчик; грузополучатель – транспортный экспедитор; перевозчик – пассажир; перевозчик – представитель таможенного органа и т. д.). Субъекты автотранспортного правоотношения обладают правосубъектностью, т. е. социально-правовой возможностью быть участниками транспортных правоотношений.

Содержание автотранспортного правоотношения составляют юридические права и обязанности его субъектов. Они весьма разнообразны. Для содержания имущественных автотранспортных правоотношений, являющихся разновидно-

стью гражданских правоотношений, характерно то, что и права, и обязанности их субъектов именуются субъективными правами и субъективными обязанностями. Именно так в гражданском праве подчеркивается принадлежность их конкретным субъектам права.

Будучи неразрывно связаны друг с другом, субъективные права и обязанности возникают и прекращаются одновременно. Например, они возникают у сторон договора перевозки груза одновременно с моментом его заключения, а прекращаются исполнением этого договора. Кроме того, они изменяются под воздействием одних и тех же обстоятельств (обстоятельств непреодолимой силы, ограничения или запрещения движения автотранспорта и др.).

Содержание автотранспортных правоотношений административно-правового характера включает не только права и обязанности субъектов, но и закрепленный нормативно правовой режим их осуществления, а также установленные для субъектов запреты и ограничения.

Что касается содержания трудовых отношений, являющихся составной частью автотранспортных правоотношений, то правам и обязанностям их сторон присущ так называемый относительный характер. Он заключается в том, что праву работника соответствует обязанность работодателя, и наоборот. Содержание трудового правоотношения предполагает наличие комплекса субъективных прав и обязанностей у каждой стороны. Трудовое правоотношение но-

сит сложный характер, ему присущи имущественный и организационный аспекты, элементы свободы и подчинения в рамках действий работодателя и работника.

Содержание транспортных правоотношений процессуального характера – это права и обязанности его субъектов, а также процессуальные действия, совершаемые ими в соответствии с правами и обязанностями. Например, грузоотправитель наделен правом предъявления претензии перевозчику. Оно реализуется путем составления письменной претензии по установленной форме, сбора прилагаемых к ней необходимых документов, предъявления претензии в установленные сроки надлежащему перевозчику.

Существование транспортных правоотношений зависит от трех правовых предпосылок: наличия норм автотранспортного права, правосубъектности и юридических фактов. Сами по себе автотранспортные нормы не порождают транспортные правоотношения. Для этого необходимы обстоятельства, с которыми автотранспортные нормативные правовые акты связывают соответствующие юридические последствия: возникновение, изменение или прекращение автотранспортных правоотношений.

Если речь идет о частноправовых имущественных отношениях, то их возникновение и последующие изменения связаны в первую очередь с заключением транспортных договоров, и прежде всего договоров перевозки пассажиров, багажа и грузов автомобильным транспортом.

Заключение договора перевозки – это юридический факт, который относится к одной из двух групп в рамках классификации юридических фактов в зависимости от волевого признака – к группе действий. Но в автотранспортном праве имеет значение и вторая классификационная группа юридических фактов – события. Среди них законодатель выделяет такие, как непреодолимая сила, военные действия, блокады, эпидемии и другие обстоятельства. С их наличием он связывает определенные юридические последствия, например, освобождение перевозчика от ответственности за несохранность груза (ст. 36 УАТГНЭТ).

Необходимо иметь в виду, что на практике возникновение, изменение или прекращение автотранспортных правоотношений связаны нередко не с одним юридическим фактом, а с их совокупностью. В этом случае речь идет о юридическом составе, который представляет собой совокупность юридических фактов, необходимых и достаточных для наступления предусмотренных законом юридических последствий.

Таким образом, рассмотренные группы общественных отношений, входящие в предмет регулирования автотранспортного права, являются неоднородными. Они имеют разные объекты, им присущ неодинаковый субъектный состав. Различаются автотранспортные правоотношения и содержанием. Все это дает основание подразделить автотранспортные правоотношения на правоотношения имущественного,

административно-правового, трудового и процессуального характера.

2.2. Субъекты автотранспортных правоотношений имущественного характера

Поскольку имущественные правоотношения составляют основную группу автотранспортных правоотношений, целесообразно отдельно рассмотреть их субъектный состав.

Он включает как физических, так и юридических лиц.

Физические лица как субъекты автотранспортных правоотношений имущественного характера. Можно выделить несколько групп физических лиц – участников имущественных автотранспортных правоотношений.

Наиболее многочисленную группу составляют физические лица – пассажиры. Среди транспортных законов УАТ-ГНЭТ определяет понятие «пассажир» как физическое лицо. Пассажирами могут быть как граждане Российской Федерации, так и граждане других государств (иностранцы), а также апатриды – люди, не имеющие определенного гражданства. Таким образом, категория «физические лица», относящаяся к пассажирам, охватывает указанные более узкие понятия. Есть особенности, касающиеся пассажиров-детей. Нормативно закреплены возрастные параметры перевозки, касающиеся этой категории физических лиц.

Следующую группу физических лиц – субъектов иму-

ущественных автотранспортных правоотношений составляют грузоотправители и грузополучатели. На них, как на физических лиц-потребителей, распространяется действие Закона РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей».

Отдельную группу физических лиц – субъектов транспортных правоотношений составляют индивидуальные предприниматели. Ими могут быть перевозчики, грузоотправители, грузополучатели, фрахтовщики, фрахтователи. Приобрести статус индивидуального предпринимателя физическое лицо может только после прохождения процедуры государственной регистрации в установленном порядке. В случаях, определенных законом, деятельность индивидуальных предпринимателей – субъектов транспортных правоотношений лицензируется.

Юридические лица как субъекты автотранспортных правоотношений имущественного характера. Поскольку основу автотранспортных правоотношений составляют договорные отношения, касающиеся организации и осуществления перевозок, юридическими лицами в этих отношениях являются перевозчики, грузоотправители, грузополучатели, фрахтовщики и фрахтователи. Однако перечень юридических лиц – субъектов автотранспортных правоотношений этим не ограничивается. Транспортный процесс обеспечивается выполнением комплекса операций и действий, без которых он невозможен.

К таким операциям и действиям относятся подготовка грузов к перевозке, их доставка к месту погрузки, выполнение погрузочно-разгрузочных работ, осуществление перевалки грузов при перевозках в прямом смешанном сообщении, хранение доставленного груза в пункте назначения. Их выполняют такие юридические лица – субъекты автотранспортных правоотношений, как транспортные экспедиторы, владельцы инфраструктур, операторы терминалов и др.

Законодательно установлена система лицензирования деятельности некоторых из перечисленных юридических лиц – субъектов транспортных правоотношений. Применительно к автотранспортным правоотношениям – это деятельность перевозчика по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек (за исключением случаев, если указанная деятельность осуществляется по заказам или для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя).

Организационно-правовая форма юридических лиц – субъектов транспортных правоотношений различна. В условиях городских перевозок получила широкое распространение, например, такая организационно-правовая форма перевозчика, как унитарное предприятие (государственное унитарное предприятие и муниципальное унитарное предприятие).

Вопросы и задания для самоконтроля

1. Дайте определение автотранспортного правоотношения
2. Каковы элементы автотранспортного правоотношения?
3. Перечислите юридических лиц-субъектов автотранспортных отношений имущественного характера.
4. Назовите структурные элементы автотранспортных правоотношений.
5. Перечислите субъектов автотранспортных правоотношений.

Глава 3

Автомобильный транспорт как составная часть транспортной системы Российской Федерации

3.1. Структура автомобильного транспорта

Автомобильный транспорт является одной из составных частей транспортной системы Российской Федерации. Сам автомобильный транспорт представляет собой достаточно сложную структуру. Опираясь на автотранспортное законодательство, можно выделить следующие его элементы:

- 1) автотранспорт, осуществляющий перевозки пассажиров и грузов;
- 2) городской наземный электрический транспорт;
- 3) внеуличный транспорт.

Автотранспорт, осуществляющий перевозки пассажиров и грузов, включает две транспортные группы:

- автобусы, троллейбусы, трамваи;
- легковые такси.

Транспортная группа автобусов, троллейбусов трамваев

указана в Правилах перевозок пассажира и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее – Правила перевозок пассажиров и багажа). В них закреплены положения, касающиеся оборудования названных транспортных средств.

При этом определены указатели, размещаемые, на транспортных средствах (п.17), а также указатели, размещаемые внутри транспортного средства (п.24).

Законодательно закреплено понятие «класс транспортных средств». Это группа транспортных средств, характеризующихся определенными габаритами в части длины и классифицирована так:

- особо малый класс транспортного средства – длина до 5 метров включительно;
- малый класс транспортных средств – длина более чем 5 метров до 7,5 метров включительно;
- средний класс транспортных средств – длина более чем 7,5 метров до 10 метров включительно;
- большой класс транспортных средств – длина более чем 10 метров до 16 метров включительно;
- особо большой класс транспортных средств – длина более чем 16 метров (п.14 ст.3 Федерального закона от 13.07.2015 № 220-ФЗ (ред. от 08.06.2020) «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и внесении изменений в от-

дельные законодательные акты Российской Федерации».

Правилами перевозок пассажиров и багажа детально урегулированы требования к оборудованию легкового такси (опознавательный фонарь оранжевого цвета, цветографическая схема в виде композиции из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке – п.п.89, 90 Правил).

Следует отметить, что принятым Федеральным законом от 29 декабря 2017 г. № 442-ФЗ «О внеуличном транспорте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон № 442-ФЗ) введено понятие «внеуличный транспорт». Он определен как технологический комплекс, включающий в себя подвижной состав внеуличного транспорта, его объекты инфраструктуры и обеспечивающий перевозку пассажиров и провоз ручной клади по договорам перевозки пассажиров.

Законом к внеуличному транспорту отнесены:

- метрополитен;
- монорельсовый транспорт;
- подвесная канатная дорога транспортная;
- фуникулер транспортный.

Законодательно закреплено определение каждого из перечисленных видов транспорта. Так, метрополитен – это внеуличный вид транспорта, движение подвижного состава которого осуществляется на электротяге по двум рельсам.

Монорельсовый транспорт – вид внеуличного транспорта,

движение подвижного состава которого осуществляется на электротяге по ходовой балке, расположенной на эстакаде.

Подвесная канатная дорога транспортная – вид внеуличного транспорта, подвижной состав которого перемещается по несущему канату, тяговым канатам или посредством несуще-тягового каната, которые поддерживаются опорами.

Фуникулер транспортный – вид внеуличного транспорта, движение подвижного состава которого осуществляется по рельсовому пути либо эстакаде одним или тяговыми канатами.

В целом внеуличный транспорт активно развивается в городах-миллионниках, что потребовало создания органов исполнительной власти и наделения их необходимыми полномочиями.

3.2. Полномочия органов исполнительной власти в области внеуличного транспорта

Федеральный закон № 442-ФЗ выделяет три уровня полномочий органов исполнительной власти в области внеуличного транспорта. К ним относятся: 1) уровень полномочий федеральных органов исполнительной власти, 2) уровень полномочий органов государственной власти субъектов Российской Федерации и 3) уровень полномочий органов местного самоуправления.

К полномочиям федеральных органов исполнительной власти в области внеуличного транспорта относятся:

- 1) определение основных направлений государственной политики и установление основ правового регулирования в области внеуличного транспорта;
- 2) проведение единой государственной политики в области развития объектов инфраструктуры внеуличного транспорта;
- 3) утверждение типовых правил пользования внеуличным транспортом;
- 4) утверждение типовых правил технической эксплуатации внеуличного транспорта;
- 5) определение порядка расследования и учета транспорт-

ных происшествий, аварий и чрезвычайных ситуаций техногенного характера на внеуличном транспорте;

6) руководство мобилизационной подготовкой, гражданской обороной и защитой от чрезвычайных ситуаций на объектах инфраструктуры внеуличного транспорта;

7) определение порядка работы юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки пассажиров внеуличным транспортом, в режимах военного и чрезвычайного положений, контртеррористической операции, а также в условиях чрезвычайной ситуации;

8) осуществление полномочий, отнесенных настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами к компетенции федеральных органов исполнительной власти.

Полномочия органов государственной исполнительной власти субъектов Российской Федерации именуются в ст. 7 ФЗ № 442-ФЗ следующим образом: «Полномочия органов государственной власти субъектов Российской Федерации в области организации транспортного обслуживания населения при перевозках внеуличным транспортом». В их перечень входят следующие:

1) утверждение правил пользования внеуличным транспортом;

2) утверждение правил технической эксплуатации внеуличного транспорта;

3) утверждение графиков (расписаний) транспортного обслуживания по межмуниципальным маршрутам, а также му-

ниципальным маршрутам, проходящим в границах субъекта Российской Федерации – города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя;

4) осуществление государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров и провоз ручной клади сверх установленных норм внеуличным транспортом по межмуниципальным маршрутам и муниципальным маршрутам;

5) определение порядка установления, изменения, отмены межмуниципальных маршрутов, а также муниципальных маршрутов, проходящих в границах субъекта Российской Федерации – города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя;

6) заключение с органами государственной власти других субъектов Российской Федерации соглашений об организации транспортного обслуживания на межрегиональных маршрутах, в том числе по вопросам, связанным с осуществлением государственного регулирования тарифов на перевозки пассажиров и провоз ручной клади сверх установленных норм внеуличным транспортом и установлением графиков (расписаний) транспортного обслуживания по таким маршрутам;

7) заключение с органами государственной власти других субъектов Российской Федерации соглашений об утверждении правил пользования внеуличным транспортом и правил технической эксплуатации внеуличного транспорта в случае, если линия внеуличного транспорта расположена в двух и

более субъектах Российской Федерации;

Что касается полномочий органов местного самоуправления, то в соответствии со ст. 8 они официально именуется как «Полномочия органов местного самоуправления в области организации транспортного обслуживания населения при перевозках внеуличным транспортом». К полномочиям указанных органов в соответствии с разграничением вопросов местного значения между муниципальными образованиями, установленным Федеральным законом от 6 октября 2003 года N 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», а также законами субъектов Российской Федерации, принятыми во исполнение указанного Федерального закона, относятся:

1) определение порядка открытия, изменения и закрытия муниципальных маршрутов, за исключением муниципальных маршрутов, проходящих в границах субъекта Российской Федерации – города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя;

2) утверждение графиков (расписаний) транспортного обслуживания по муниципальным маршрутам, за исключением муниципальных маршрутов, проходящих в границах субъекта Российской Федерации – города федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга или Севастополя;

3) осуществление иных полномочий, установленных настоящим Федеральным законом, другими федеральными за-

конами и законами субъектов Российской Федерации.

Таковы полномочия органов исполнительной власти в области внеуличного транспорта.

Вопросы и задания для самоконтроля

1. Как классифицируется городской электрический транспорт?
2. Перечислите виды внеуличного транспорта.
3. Какими преимуществами обладает метрополитен как вид внеуличного транспорта?
4. Раскройте понятие монорельсового транспорта.
5. Составьте перечень полномочий, относящихся к органам государственной власти субъектов в области организации транспортного обслуживания населения при перевозках внеуличным транспортом.

Глава 4

Нормативные правовые акты, регулирующие деятельность автомобильного и городского наземного электрического транспорта

4.1. Характеристика нормативных правовых актов, регулирующих деятельность автомобильного и городского наземного электрического транспорта

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.