

Вопросы межотраслевого правового регулирования транспортных отношений

Морозов Сергей Юрьевич,

заведующий кафедрой гражданского права и процесса,
декан юридического факультета Ульяновского государственного университета,
доктор юридических наук, доцент
fgslaw@mail.ru

В данной статье рассмотрены вопросы межотраслевой природы транспортных договоров и организационных отношений, складывающихся между участниками транспортного процесса. Автор обосновывает необходимость разработки механизма договорного регулирования.

Ключевые слова: межотраслевые связи, организационные отношения, транспортный договор, локальное регулирование.

Questions of intersectoral legal regulation of the transport relations

Morozov Sergej Yur'evich,

Head of the Chair of Civil Law and Procedure,
Dean of the Law Faculty of Ul'yanovsk State University,
Doctor of juridical sciences
fgslaw@mail.ru

In this article questions of the intersectoral nature of transport contracts and the organizational relations developing between participants of transport process are considered. The author proves need of development of the mechanism of contractual regulation.

Key words: intersectoral communications, organizational relations, transport contract, local regulation.

*Светлой памяти
профессора Михаила Юрьевича Чельшева посвящается*

Транспортное законодательство является комплексным образованием, в котором находят отражение черты многих правовых отраслей. Это создает предпосылки для процессов конвергенции и дивергенции частноправовой и публично-правовой подсистем транспортного законодательства, правовых отраслей и транспортного законодательства, российского и зарубежного транспортного законодательства. Исследование основных начал транспортного законодательства позволяет выявить межотраслевые связи, обосновать отраслевую принадлежность тех или иных правовых институтов.

Одним из выдающихся ученых и неординарных личностей, разработавших основы учения о межотраслевых правовых связях гражданского права, был заведующий кафедрой гражданского и предпринимательского права Казанского Приволжского федерального университета профессор М.Ю. Чельшев. Нелепая трагическая случайность оборвала его жизнь на самом взлете научной карьеры. Помимо светлых воспоминаний об этом замечательном человеке нам осталось богатое научное наследие. Среди сотен трудов М.Ю. Чельшева достойное место занимают исследования, связанные с транспортной проблематикой.

Одним из важных тезисов, которые провозглашил ученый, является утверждение о существовании в системе права наряду с «материнскими» базовыми правовыми отраслями комплексных правовых отраслей, представляющих собой определенный источник права¹. По справедливому мнению М.Ю. Чельшева, «...общие черты различных взаимосвязей гражданского права проявляются, в частности, в том, что эти связи являются отражением системности исследуемого правового образования, а также отражением специфики системы права, существующей вокруг данной отрасли»². По мнению автора, транспортное право как раз и является комплексной отраслью, обладающей предметным единством, поскольку регулирует общественно значимые отношения по организации транспортного (перевозочного) процесса и предполагает возможность дифференциации отношений (например, по видам транспорта)³. В принципе, каждая правовая отрасль характеризуется определенной комплексностью⁴. В качестве дополнительного признака формирования комплексных правовых отраслей предлагается также признать межотраслевое правовое регулирование специальным правовым инструментом (приемом)⁵.

¹ Чельшев М.Ю. Основы учения о межотраслевых связях гражданского права. Казань : изд-во Казан. гос. ун-та, 2008. С. 155.

² То же. С. 36.

³ То же. С. 161–163.

⁴ Толстой Ю.К. Заметки о научной деятельности О.С. Иоффе. 2-е изд., перераб. и доп. М. : ТК Велби : Проспект, 2006. С. 23.

⁵ Чельшев М.Ю. Указ. соч. С. 161–163.

Несмотря на дискуссионность вопроса о существовании комплексных правовых отраслей, следует обратить внимание на справедливое утверждение автора о наличии собственных принципов транспортного права, обширности нормативного правового материала (транспортных уставов и кодексов) и наличии норм процедурного характера. Последовательное развитие данных положений выводит нас на важные вопросы правовой природы квалификации организационных отношений и роли ненормативных правовых регуляторов в системе правовых средств. Как вопрос о существовании норм процедурного характера, так и вопрос об организационных отношениях между участниками транспортного процесса тесно связаны с проблемой обоснования межотраслевых связей. Так, в качестве примера межотраслевой общности гражданского права и административного права необходимо указать, что в предмет каждой из названных правовых отраслей входят организационные отношения. Следует согласиться с М.Ю. Чельшевым в том, что базовым основанием (фактической предпосылкой) межотраслевых связей гражданского права с другими правовыми отраслями, т.е. основанием внешнего аспекта цивилистической системности, выступает та или иная степень общности регулируемых общественных отношений⁶. Не случайно к общим признакам гражданско-правовых и организационно-правовых отношений относятся:

- направленность на организацию иных общественных отношений;
- их неимущественный характер;
- делимость от организуемых отношений;
- установление процедуры возникновения либо исполнения иных организуемых отношений.

Гражданско-правовые и административно-правовые отношения отличаются тем, что направлены на организацию правоотношений разных правовых отраслей. Кроме того, различается метод правового воздействия на организационные отношения, принадлежащие к различным правовым отраслям, который не стоит путать с предложенным М.Ю. Чельшевым межотраслевым методом юридических исследований, представляющий собой отражение общего междисциплинарного подхода и инструмента познания правовой действительности и позволяющий «отразить в науке усиление комплексности правовой жизни в частноправовой сфере, выявить особенности функционирования системы межотраслевых связей гражданского права»⁷. Комплексность транспортного законодательства позволяет считать правовое воздействие на организационные отношения как методом власти и подчинения, так и методом юридического равенства сторон.

Подвижность границ публичного и частного права позволяет трансформироваться административно-правовым организационным отношениям в гражданско-правовые, и наоборот. В российской истории правового регулирования отношений на транспорте имеются яркие примеры подобной конвергенции. Так, во времена пла-

новой экономики основанием возникновения организационных отношений являлся административный акт. Соответственно, и сами правоотношения при организации грузовых перевозок носили административный характер. С изменением парадигмы экономических отношений завязка транспортного процесса при грузовых перевозках осуществляется на основании гражданско-правового договора о подаче транспортных средств под погрузку (ст. 791 ГК РФ), порождающего гражданско-правовые организационные отношения. Закрепление в ст. 798 ГК РФ положений о договоре об организации перевозок грузов также укрепило позиции организационных отношений в предмете гражданского права.

В настоящее время остается спорной отраслевой принадлежность организационных отношений, возникающих из договора об организации пассажирских перевозок. Мы считаем, что здесь должен применяться диспозитивный метод правового регулирования, а сам договор является гражданско-правовым⁸. Закрепление в гражданском кодексе РФ процедурных норм, о которых говорил М.Ю. Чельшев, является одной из предпосылок для обоснования межотраслевой категории «организационные отношения». Взаимосвязь проявляется в том, что такие нормы устанавливают юридическую процедуру, представляющую собой последовательность совершаемых действий и возникающих на их основе отношений, направленных на достижение определенного правового результата⁹. Организационные отношения устанавливают порядок возникновения и реализации иных общественных отношений. Поскольку результатом юридической процедуры должна быть упорядоченность общественных отношений, то из процедурных норм могут и должны возникать организационные общественные отношения между участниками транспортного процесса.

В большинстве случаев основанием организационных отношений между участниками транспортного процесса является гражданско-правовой договор. И здесь мы переходим к вопросу о месте гражданско-правового договора в системе правовых средств организации перевозок. Роль гражданско-правового договора в сфере регулирования перевозочных отношений в условиях рыночной экономики существенно возросла. Между тем договор используется не только в гражданском праве, но и в других отраслях, а потому является межотраслевым правовым средством. Так, М.Ю. Чельшев приводил в качестве примера использование такого цивилистического инструмента, как договор в сфере исполнительного производства. Межотраслевой категорией автор справедливо считал торги на заключение договора¹⁰. Транспортное право является той средой, в которой находят применение т.н. административные договоры, наряду с гражданско-правовыми. Причем заключение договора об организации регулярных перевозок пассажиров путем организации торгов является объективным явлением правовой действительности.

⁶ То же. С. 39.

⁷ То же. С. 144.

⁸ См. подробнее: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. М.: Норма, 2011. С. 238–261.

⁹ Давыдова Г.Н. Юридические процедуры в гражданском праве: общая характеристика: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2004. С. 7.

¹⁰ Чельшев М.Ю. Межотраслевые связи гражданского права и исполнительного процессуального права: основания и формы // Актуальные проблемы частноправового регулирования: материалы Междунар. VII науч. конф. молодых ученых (г. Самара, 27–28 апр. 2007 г.). Самара: Универс групп, 2007. С. 38.

Подобное положение дел ставит вопрос о дифференциации гражданско-правовых и административно-правовых общественных отношений, возникающих в результате применения транспортного законодательства. На важность принципа единства и дифференциации общественных отношений обращал внимание М.Ю. Чельшев: «в свете современных тенденций развития отечественного гражданского права, юридической практики и цивилистической науки подобные исследования единства и дифференциации правового регулирования, в т.ч. диссертационного уровня, приобретают особую значимость»¹¹. Важно это и потому, что в науке имеются попытки обоснования существования комплексных правовых институтов, сочетающих в себе частноправовое и публично-правовое регулирование, которые являются свидетельством проявления публичности в гражданском, в т.ч. и предпринимательском, обороте¹². Это создает известную трудность в правовой квалификации организационных отношений, возникающих, например, из договора об организации перевозок пассажиров. И вновь мы согласимся с М.Ю. Чельшевым в том, что «... гражданско-правовые интересы (имущественного и неимущественного характера) являются ключевыми для формирования договора. Публично-правовые интересы, в свою очередь, в известной мере влияют на его содержание, а также на решение вопроса о самом заключении соглашения. ... Интересы первого рода, носящие частный характер, играют главенствующую роль, поскольку сам договор является средством их осуществления ... Публично-правовые интересы ... носят уже сопутствующий характер. Их реализация выступает лишь средством организации эффективного осуществления частных интересов»¹³.

Оценивая роль и место гражданско-правового договора в системе правовых средств регулирования транспортных отношений, отметим некоторые проблемы, связанные с решением данной задачи. До настоящего времени в полной мере не исследован механизм договорного регулирования. Зачастую его пытаются отождествить с механизмом правового регулирования, который приспособлен лишь для нормативных правовых средств, к которым договор не относится. Недаром в юридической литературе в целях обеспечения взвешенного баланса нормативного и свободы ненормативного регулирования в частноправовой сфере предлагается использовать термин «механизм правового воздействия» как категории, «которая имеет более широкое и терминологическое применение, чем механизм гражданско-правового регулирования»¹⁴. В целом, соглашаясь с данной инициативой, отметим также необходимость разработки механизма «локального регламентационного воздействия»¹⁵. М.Ю. Чельшев указывал, что в правовой науке еще не проведено комплексного исследования локального нормативного

регулирования с учетом всех его отраслевых проявлений. Тем не менее, на сегодняшний день имеется насущная потребность в формировании общего межотраслевого учения об указанном правовом явлении¹⁶. Следует оговориться, что автор имел в виду не только договорное регулирование и, вероятно, поэтому применил термин «нормативное регулирование». Что касается гражданско-правового договора, то здесь речь должна идти о ненормативном регулировании и о задаче исследования механизма договорного регулирования. Сводить роль договора к юридическому факту (сделке), приводящему в действие норму права, не только неправильно, но и вредно. Правила поведения, вырабатываемые самими сторонами соглашения, в таком случае бесполезны.

Механизм договорного регулирования, в т.ч. транспортных отношений, должен дифференцироваться в зависимости от видов гражданско-правовых договоров. В частности, особенности имеет правовое регулирование посредством рамочных договоров, рассчитанных на долгосрочное сотрудничество (договоры об организации перевозок грузов, договоры между транспортными организациями и др.).

Подводя итог сказанному, отметим, что основы учения о межотраслевых связях в гражданском праве, разработанные М.Ю. Чельшевым, открывают новые горизонты для исследований организации перевозок и иных транспортных отношений. Хотелось бы выразить уверенность в том, что прогностические возможности созданной автором теории будут максимально реализованы как в ближайшей, так и в более отдаленной перспективе.

Список литературы

1. Давыдова Г.Н. Юридические процедуры в гражданском праве : общая характеристика : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2004.
2. Правовая система Украины : история, состояние и перспективы : в 5 т. Т. 3 : Гражданско-правовые науки. Частное право / под общ. ред. Н.С. Кузнецовой. Харьков : Право, 2011.
3. Толстой Ю.К. Заметки о научной деятельности О.С. Иоффе. 2-е изд., перераб. и доп. М. : ТК Велби : Проспект, 2006.
4. Чельшев М.Ю. Виды регуляторов в гражданско-правовой сфере // Роль частного права в модернизации Российской экономики : сб. науч. ст. 23 апр. 2013 г., г. Уфа / отв. ред. Е.М. Тужилова-Орданская. Уфа : РИЦ БашГУ, 2013.
5. Чельшев М.Ю. Концепция оптимизации межотраслевых связей гражданского права : постановка проблемы. Казань : Казан. гос. ун-т, 2006.
6. Чельшев М.Ю. Межотраслевые связи гражданского права и исполнительного процессуального права : основания и формы // Актуальные проблемы частноправового регулирования : материалы Междунар. VII науч. конф. молодых ученых (г. Самара, 27–28 апр. 2007 г.). Самара : Универс групп, 2007.
7. Чельшев М.Ю. Основы учения о межотраслевых связях гражданского права. Казань : изд-во Казан. гос. ун-та, 2008.

¹¹ Чельшев М.Ю. Основы учения о межотраслевых связях... С. 12.

¹² Чельшев М.Ю. О договоре продажи предприятия в контексте межотраслевых связей гражданского права // Цивилистические записки. Вып. 6 : Обязательственное право: актуальные вопросы теории и практики / под науч. ред. В.А. Рыбакова, А.Я. Гришко. М. : изд. группа «Юрист», 2005. С. 334–335.

¹³ Чельшев М.Ю. Концепция оптимизации межотраслевых связей гражданского права : постановка проблемы. Казань : Казан. гос. ун-т, 2006. С. 68–69.

¹⁴ Правовая система Украины : история, состояние и перспективы : в 5 т. Т. 3 : Гражданско-правовые науки. Частное право / под общ. ред. Н.С. Кузнецовой. Харьков : Право, 2011. С. 134. То же. Т. 3. С. 130.

¹⁶ Чельшев М.Ю. Виды регуляторов в гражданско-правовой сфере // Роль частного права в модернизации Российской экономики : сб. науч. ст. 23 апр. 2013 г., г. Уфа / отв. ред. Е.М. Тужилова-Орданская. Уфа : РИЦ БашГУ, 2013. С. 74.