

## ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО: ПРОБЛЕМЫ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ

Институт воздушного и космического права НАУ, E-mail: justitia@nau.edu.ua

*В статье «Транспортное право: проблемы и тенденции развития» рассматриваются проблемы формирования международного транспортного права в условиях интернационализации и глобализации мировой транспортной системы.*

Общепризнанно, что по уровню общественной значимости транспорт занимают одно из ведущих мест в системе общественных отношений. Наряду со связью, транспорт как инфраструктурная отрасль хозяйства всех стран мира объединяет регионы отдельных стран и страны мира в единое политическое, социальное, экономическое и правовое пространство. Транспорт практически пользуется все население планеты. В этом смысле транспорт обеспечивает материальную составляющую общей коммуникативной системы общества, как на уровне отдельных стран, так и на уровне мирового сообщества.

В условиях неизмеримо возросших процессов разделения и кооперации общественного труда между странами транспорт заметно усиливает воздействие новых явлений на все стороны жизни мирового сообщества. Прежде всего, это относится к такому феномену как интернационализация, то есть согласованное государствами в общемировом масштабе устранение экономических границ и свободное обращение всех факторов производства и товарной продукции в видимой (вещной) и невидимой (услуги) формах.

Анализируя те изменения, которые произошли в конце XX века, известные французские ученые Д. Карро и П. Жюйар отмечают, что «Интернационализация влечет за собой такие последствия, осмысление которых способно вызвать замешательство юристов. Возможно, ли сохранить политические границы, демонтируя границы экономические? Не происходит ли перечеркивание идеи суверенитета государств? Осталось ли место для регионального подхода в промежутке между глобальным и национальным?» [1; с. 1]. Анализируемые Д. Карро и П. Жюйаром проблемы имеют прямое отношение к рассматриваемую нами предмету, т.е. выяснению сущности транспортного права, прежде всего, как отрасли научного знания. Для научных работников и практиков, работающих в транспортной сфере, стало очевидно, что новые условия, новые проблемы, возникшие на транспорте, требуют принципиально новых научно-теоретических и науч-

но-методологических подходов к их разрешению.

Представляется, что рубеж двух тысячелетий отмечен достаточно сложным и противоречивым переходом от межгосударственного, формально обозначенного как международное, к становящемуся реальностью действительно международному транспортному праву. Этот процесс, безусловно, не завершен. Но находит достаточно четкое выражение в тех изменениях, которые произошли в соответствующих составляющих транспортного права. Прежде всего, серьезные изменения претерпел предмет правового регулирования, за счет расширения системы отношений, формирующихся в транспортных отраслях. Как известно, длительный период времени предметом правового регулирования международного публичного права были отношения только двух отраслей мировой транспортной системы - воздушного и морского транспорта. Отношения по поводу транспортной деятельности на речном, автомобильном, железнодорожном, трубопроводном транспорте, хотя и регулировались принципами и нормами конвенционного права, оставались вне предмета правового регулирования международного публичного права. Более того, отношения, формирующиеся по поводу основного объекта возникновения транспортных правоотношений, то есть всех видов внутренних и международных перевозок грузов, почты, пассажиров и их багажа, в том числе морским и воздушным транспортом, фактически до конца XX века были предметом правового регулирования не международного публичного, а национального внутри государственного и международного частного права.

Заметный шаг вперед, в развитии теории международного транспортного права был сделан известным украинским ученым профессором В. Ф. Опышко. В. Ф. Опышко впервые ввел международное транспортное право (МТП) в качестве самостоятельной отрасли в систему международного экономического права. Выделив при этом в качестве подотраслей МТП международ-

ное воздушное, морское, речное, автотранспортное и железнодорожное право. (2, с. 106-115; 3, с. 210-219).

Второй составляющий изменения предмета правового регулирования является унификация правовых норм, регулирующих деятельность транспорта, а также углубление и расширение взаимодействия и взаимопроникновения принципов и норм межгосударственного и национального (внутригосударственного) транспортного права. Вследствие этого международное транспортное право, распространилось на весь спектр отношений по поводу регулирования отношений транспортной сферы не только между государствами, но и на отношения, формирующиеся по поводу транспортной деятельности внутри государства. Последнее на сегодняшний день юридически закреплено в национальном законодательстве практически всех стран, принявшим положение о более высокой юридической силе правовых норм межгосударственного соглашения, ратифицированного высшим законодательственным органом страны. Следует отметить, что, и при отсутствии ратификации соответствующего транспортного соглашения, его нормы и принципы могут применяться сторонами при заключении договора перевозки адекватно обычному праву и установившейся практике.

В третьих расширился круг лиц, которых в соответствии с их правовым статусом, являются субъектами транспортного права. Расширение круга субъектов транспортного права обусловлено самоотречением государств в процессе глобализации от участия в хозяйственных связях, «выдвижении в глобализации экономического пространства участников хозяйственной деятельности в качестве носителей прав и обязанностей международного экономического» [1, с.1], а следовательно и транспортного права. Наиболее ярко процесс превращения участников хозяйственных связей, т. е. физических и юридических лиц, в субъектов международного транспортного права проявился в последние десятилетия при транспортировке трубопроводным транспортом нефти и газа из стран, добывающих нефть и газ, их потребителям, находящимся в других странах. Отмеченные процессы проявляются также при организации и осуществлении перевозок грузов и пассажиров автомобильным, морским и иными видами транспорта.

Подход к новым реалиям, сложившимся в мире и на транспорте подтверждается также:

- наличием мирового правопорядка в транспортной сфере наряду с национальными правопорядками, которые являются интегрирующей

составляющей формирования мирового правопорядка;

- деятельностью международных транспортных организаций (МТО) по формированию отраслевых кодексов добропорядочного поведения государств в транспортной сфере;

- необходимостью перевода в практическую плоскость формирования принципиально новых подходов решения мировым сообществом проблемы обеспечения безопасности деятельности всех видов транспорта при осуществлении ими перевозок пассажиров, их багажа, грузов и почты;

- обострением противоречия между сложившейся правовой базой, регулирующей транспортную деятельность и новыми условиями, в которых функционирует современная транспортная система.

Все более очевидной становится необходимость четкого разграничения межгосударственного транспортного права и международного транспортного права, понимаемого в широком смысле этого слова, то есть как системы правовых принципов и норм, регулирующих общественные отношения, формирующиеся в связи с деятельностью транспорта как инфраструктурной отрасли мирового хозяйства по обеспечению внутренних (внутригосударственных) и внешних (межгосударственных) транспортно-экономических потребностей и интересов государств, государственных органов, международных организаций, юридических и физических лиц в организации и осуществлении перевозок пассажиров, их багажа, грузов всеми видами транспорта, а также осуществления иных видов деятельности, обеспечивающих эффективность и нормальные условия функционирования международных и национальных транспортных систем. Исполнение принципов и норм международного транспортного права обеспечивается принудительной силой государств в соответствии с принятыми на себя обязательствами, а также правоисполнительной и правозащитной деятельностью международных организаций в соответствии с их уставными и дополнительными полномочиями.

Адекватно предложенному выше понятию международного транспортного права в широком смысле этого слова должна быть определена и его система. В соответствии со сложившимися и общепринятыми стандартами определения системы той или иной отрасли научного знания, система международного транспортного права должна включать две части – общую и особенную. В разделах общей части должны рассматриваться наиболее общие проблемы: понятия

предмета, метода международного транспортного права, правовых основ регулирования и управления транспортной деятельностью, понятия, особенностей формирования и специфики транспортных правоотношений и их структурных элементов, построения системы транспортного права. Разделы особенной части должны быть построены в соответствии с отраслевым принципом формирования международного транспортного права.

Сложность завершения процессов формирования международного транспортного права в широком смысле слова, т.е. не как межгосударственного, а как действительно международного транспортного права обусловлена:

- конкуренцией национальных правопорядков в транспортной сфере;

### **Е.Т., Шереметьева, О.Ю. Шереметьева**

Транспортне право: проблеми і тенденції розвитку

У статті розглядаються проблеми формування міжнародного транспортного права в умовах інтернаціоналізації та глобалізації світової транспортної системи.

- действием феномена экономически и политически сильного государства, что официально закреплено в нормах МЭП;

- противоречиями интересов и потребностей государств, обусловленные различиями в развитии транспортных систем;

- недостаточной разработанностью теории транспортного права.

### **Литература**

1. *Карро Д., Жюйар П.* Международное экономическое право: Пер. с франц. В.П. Серебренникова, В.М. Шумилова. – М.: Международные отношения, 2004. – 608 с.

2. *Опришко В.Ф.* Міжнародне економічне право: Підручник. – К.: Либідь, 1995. – 192 с.

3. *Опришко В.Ф.* Міжнародне економічне право: Підручник. – вид. 2-ге, перероб. і доп. – К.: КНЕУ, 2000. – 311 с.