



Гречуха В.Н.

ВОПРОСЫ ПРЕТЕНЗИОННО-ИСКОВОГО ПОРЯДКА РЕГУЛИРОВАНИЯ СПОРОВ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ

Аннотация: В статье рассмотрены вопросы претензионно-искового порядка регулирования споров при перевозках, как грузов, так и пассажиров. Предложена классификация требований к претензионному порядку, включающая такие группы, как предъявление претензии надлежащим заявителем, предъявление ее надлежащему лицу, соблюдение претензионных сроков, оформление претензии по установленным правилам, приложение к претензии необходимых документов, соблюдение срока и порядка ответа на претензию. Каждая из них исследована с позиций сравнения регулирования соответствующими транспортными уставами и кодексами. При подготовке статьи применены общенаучные методы исследования, такие как анализ, синтез, индукция, дедукция, диалектический метод, а также частноправовые, в том числе сравнительно-правовой метод. В статье впервые дан комплексный сравнительно-правовой анализ регулирования транспортными уставами и кодексами требований к претензионно-исковому порядку разрешения споров при перевозках, обращено внимание на различные подходы транспортных источников к их установлению, сделан вывод о необходимости совершенствования норм, закрепляющих указанные требования. В качестве основного способа такого совершенствования выделена унификация транспортной нормативной базы, регулирующей претензионно-исковой порядок споров при перевозках.

Ключевые слова: Предъявление претензии, надлежащий заявитель, надлежащее лицо, соблюдение претензионных сроков, надлежащее оформление претензии, ответ на претензию, перевозка груза, перевозка пассажира, досудебная форма защиты, срок исковой давности.

Abstract: This article reviews the issues pertaining to the regulation of the claim and complaint process in the transportations of both, freight and passengers. The author offers the classification of the requirements for the claim process that includes such groups as: adherence to the allotted complaint periods; filing the complaint according to the set rules; inclusion of the necessary documents at the time of filing the complaint; compliance with the timeframe and the order of responding to a claim. This article is first to provide a complex comparative-legal analysis of the regulation of transportation bylaws and codices of the requirements for claim and complaint process of resolving disagreements during transportation. A special attention is given to the various approaches of the transportation sources towards this regulation. The author makes a conclusion on the necessity to improve the norms that would establish these requirements. The unification of the transportation normative base that regulates the claim and complaint process of the disagreements in transportation can serve as one of the key methods of such improvement.

Keywords: Submission of a claim, Party filing a complaint, Party receiving a complaint, Adhering to complaint deadlines, Proper filing of a complaint, Response to a complaint, Freight transportation, Passenger transportation, Pre-trial form of defense, Deadline for filing a complaint.

Гражданским кодексом РФ (ГК РФ) установлен порядок, при котором до предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки груз, обязательно предъявление к нему претензии в порядке, предусмотренном транспортными законами (ч.1 ст. 797). Необходимо иметь в виду, что этот порядок установлен не только транспортными уставами и кодексами, но и правилами перевозок грузов соответствующими видами транспорта.

Что касается перевозок пассажиров, то для договорных отношений между перевозчиком и пассажиром обязательный претензионный порядок разрешения

споров ГК не установлен. Транспортные законы решают этот вопрос по-разному. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (КВВТ) закрепляет положение, согласно которому до предъявления иска в связи перевозкой пассажира обязательно предъявление к перевозчику претензии (п.1 ст. 161 КВВТ). По-другому этот вопрос урегулирован в транспортных уставах. Так, Устав автомобильного транспорта и городского электрического транспорта (УАТГНЭТ) в ч. 1 ст. 39 и Устав железнодорожного транспорта (УЖТ) в ст. 121 предоставляют право пассажиру по своему усмотрению предъявлять претензию перевозчику или воздержаться от такого

действия. Что касается Воздушного кодекса РФ (ВК), то в нем также закреплено право пассажира предъявлять требование перевозчику при нарушении им договорных обязательств. Однако в п. 1 ст. 125 ВК говорится не о претензии, а о заявлении, хотя по смыслу оно выполняет роль претензии. Не случайно уже в статьях, устанавливающих сроки предъявления претензии к перевозчику, в том числе осуществлявшему перевозку пассажира при внутренних воздушных перевозках (пп. 4 п. 1 ст. 126 ВК) и при международных воздушных перевозках (ст. 127 ВК), вместо термина «заявление» уже употребляется термин «претензия».

Трудно найти какие-либо объяснения, которые оправдывали бы неодинаковое регулирование указанными транспортными источниками применение института претензионной процедуры при перевозках пассажиров. Отсутствие здесь единого подхода, безусловно, не способствует унификации в целом транспортного законодательства, его совершенствованию¹.

Следует отметить, что претензионный порядок разрешения споров при перевозках является одной из форм досудебной защиты прав предпринимателей². В нормативных транспортных источниках он урегулирован достаточно детально. Нормативно закреплен ряд предъявляемых к нему требований, которые могут быть подразделены на следующие группы:

- предъявление претензии надлежащим заявителем;
- предъявление претензии надлежащему лицу;
- соблюдение срока предъявления претензии;
- оформление претензии по установленным правилам;
- приложение к претензии необходимых документов;
- соблюдение срока и порядка дачи ответа на претензию.

Эти общие требования касаются как претензионного порядка разрешения споров при перевозке грузов, так претензионного порядка разрешения споров при перевозке пассажиров. Но для каждого из них перечисленные требования имеют определенные особенности. Некоторые из них требуют отдельного рассмотрения.

По спорам в связи с перевозкой грузов требование предъявления претензии надлежащим заявителем базируется на общем положении о праве грузоотправителя или грузополучателя предъявить иск к перевозчику в случае негативного решения перевозчика по удовлет-

ворению претензии (п. 2 ст. 797 ГК). Следовательно, заявителем претензии может быть грузоотправитель или грузополучатель. Именно так урегулирован данный вопрос транспортными законами кроме Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ). В нем в прямой постановке вопрос о том, кто вправе предъявить претензию перевозчику, не урегулирован. Кодекс лишь закрепляет положение, согласно которому передача права на предъявление претензии другим организациям или гражданам не допускается за исключением случаев передачи такого права отправителем получателю или наоборот, а также отправителем или получателем экспедитору либо страховщику. Оформляется такая передача переуступочной надписью на коносаменте или ином перевозочном документе.

Таким образом, по Кодексу надлежащим заявителем претензии перевозчику могут быть не только отправитель или получатель, но и экспедитор либо страховщик. Расширяют круг лиц, правомочных предъявить перевозчику претензию и транспортные уставы, а также ВК, которые кроме грузоотправителя и грузополучателя причисляют к таким лицам также страховщика. Но в любом случае им может быть только страховщик, который выплатил страховое возмещение грузоотправителю, грузополучателю в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиком обязательств по перевозке груза.

Лишь КВВТ не содержит подобной нормы. Однако с развитием страхового законодательства, касающегося транспортной деятельности, и активизацией на практике страхования грузов при перевозках возникает необходимость включения в Кодекс аналогичной нормы.

Еще один существенный момент касается включения УАТГНЭТ в перечень лиц, правомочных предъявлять претензию также фрахтователя по договору фрахтования для перевозки груза. Данное положение вполне логично и должно быть закреплено в транспортных законах, регулирующих договор фрахтования. Речь идет о КТМ, КВВТ и ВК, которыми фрахтователь по сути лишен права на предъявления претензии.

При рассмотрении требования о предъявлении претензии надлежащему лицу следует исходить из общего положения транспортных законов о том, что им является перевозчик. Но в них по-разному решен вопрос о месте предъявления претензии. Например, в соответствии с п.4 ст. 124 ВК претензия предъявляется в аэропорту пункта отправления или аэропорту пункта назначения по усмотрению заявителя. А КВВТ устанавливает, что претензия предъявляется перевозчику по месту его нахождения. В остальных

¹ См.: *Гречуха В.Н.* Транспортное право России: учебник для магистров. М.: Юрайт, 2012. С. 44-45.

² См.: *Предпринимательское право Российской Федерации*/ отв. ред. Е.П.Губин, П.Г., П.Г.Лахно. М.: Юристъ, 2004. С.976-977.

транспортных законах место предъявления претензии не уточняется.

Следующий момент относительно лиц, к которым может быть предъявлена претензия, касается регулирования его в УАТГНЭТ. Поскольку Закон предоставляет фрахтователю право предъявлять претензии, то по понятным причинам им же закреплено положение, согласно которому она может быть предъявлена к фрахтовщику по договору фрахтования для перевозки груза (п. 3 ст. 39).

Вызывает особый интерес такое требование к претензионному порядку, как соблюдение сроков предъявления претензии. Единообразия в их регулировании транспортными законами не существует. Здесь стоит обратить внимание на закрепление таких сроков в железнодорожном и воздушном законодательстве. Так, УЖТ устанавливает шестимесячный срок предъявления претензии к перевозчику, а в отношении штрафов и пеней – это срок в течение сорока пяти дней (ч. 1 ст. 123). В соответствии с п. 1 ст. 126 ВК при внутренних воздушных перевозках претензия к перевозчику может быть предъявлена в течение шести месяцев. Соблюдение заявителем приведенных сроков – одно из условий рассмотрения претензии.

Указанные транспортные законы предоставляют перевозчику право принять претензию для рассмотрения и по истечении установленных сроков, если признает причину пропуска срока уважительной. Данная норма свидетельствует о пресекательном характере сроков предъявления претензии. Следует отметить, что в отношении железнодорожных перевозок в постановлении Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 06.10.2005 № 30 дано разъяснение, согласно которому предъявление претензии к перевозчику за пределами сроков, предусмотренных ст.123 УЖТ, при условии соблюдения установленного им (Уставом) и правилами перевозок грузов порядка предъявления претензий, не являются основанием к возвращению арбитражными судами искового заявления.³ Очевидно, что приведенное разъяснение постановления Пленума ВАС может быть применено и при воздушных перевозках грузов.⁴

Что касается УАТГНЭТ, КТМ и КВВТ, то они не устанавливают специальные сроки предъявления претензии, а закрепляют положение, согласно которому претензии, вытекающие из договора перевозки груза,

могут быть предъявлены в течение срока исковой давности. Безусловно, такой подход является более прогрессивным по сравнению с ранее действовавшими сроками предъявления претензии, например, на автомобильном и внутреннем водном транспорте. Они соответствовали тем срокам, которые установлены на железнодорожном транспорте в ст. 123 УЖТ⁵.

Таким образом, рассмотрение регулирования сроков предъявления претензии к перевозчику указывает, во-первых, на существенные различия в их установлении транспортными законами, во-вторых, на ничем не обоснованные ограниченные сроки реализации претензионной процедуры при железнодорожных и воздушных перевозках грузов, в-третьих, на тенденцию отказа от установления специальных сроков предъявления претензии к перевозчику, в частности, в УАТГНЭТ и КВВТ.

Требование надлежащего оформления претензии относится как к ее форме, так и к содержанию. Претензия предъявляется в письменном виде, на это прямо указывает п. 1 ст. 405 КТМ, а косвенно отмечается в других транспортных законах. Так, в КВВТ (п. 3 ст.161) и в УЖТ (ч. 2 ст. 120) закреплены требования о приложении к претензии необходимых документов.

Что касается содержания претензии, то с той или иной степенью детализации перечни составных частей претензии приведены в правилах перевозок грузов соответствующих видов транспорта. Их анализ позволяет выделить следующие основные составные части претензии: наименование документа, дата и место ее составления, наименование лица, к которому претензия предъявляется, наименование лица, заявившего претензию, изложение обстоятельств, явившихся основанием для предъявления претензии, сумма претензии по каждому виду требования и ее расчет, формулировка претензии и ее общая сумма, банк, в котором открыт расчетный счет заявителя претензии, и номер его счета, подпись заявителя.

Как уже отмечалось, к претензии должны быть приложены необходимые документы. Транспортные законы устанавливают неодинаковые к ним требования. Так, согласно п. 1 ст. 405 КТМ перевозочные документы должны прилагаться в подлиннике. Иначе этот вопрос решается во внутреннем водном и железнодорожном законодательстве. В соответствии с п. 3 ст.161 КВВТ, а также ч. 2 ст. 120 УЖТ к претензии должны быть приложены документы в подлинниках или надлежаще заверенные копии документов.

³ Пункт 42 постановления Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

⁴ См.: Егизаров В.А. Транспортное право: учебное пособие. М.: Юрид. лит., 1999. С. 143.

⁵ См.: Ст. 163 УАТ РСФСР и ст.244 УВВТ Союза ССР.

Что касается перечня в транспортных уставах и кодексах прилагаемых к претензии документов, то он разный. Отличаются не только перечни, но и названия документов, удостоверяющих обстоятельства, которые являются основанием для возникновения ответственности лица, осуществляющего перевозку. Например, УЖТ относит к ним коммерческие акты, акты общей формы и другие акты, в КВВТ названы только коммерческие акты и акты общей формы, а в соответствии с УАТГНЭТ – это просто акты. Анализ перечисленных в транспортных источниках документов, подлежащих приложению к претензии, позволяет предложить следующий их типовой набор: транспортная накладная, квитанция о приеме груза, коммерческий акт (акт общей формы) или акт, документ об обжаловании отказа перевозчика в составлении коммерческого акта, справка об отправке груза, документы, удостоверяющие количество и действительную стоимость груза.

Претензия вместе с приложенными документами направляется перевозчику. Наиболее распространенный способ ее передачи – это пересылка по почте с уведомлением о вручении. В этом случае именно с даты уведомления заявителя начинается отсчет тридцатидневного срока ответа на претензию. Если претензия отклонена или удовлетворена частично, перевозчик должен указать основание принятого решения со ссылкой на соответствующие нормативные правовые акты. При этом представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю.

Закрепленные в транспортных законах и правилах перевозок пассажиров требования, которым должен отвечать претензионный порядок разрешения споров при перевозке пассажиров, также имеют свои особенности. Обращает на себя внимание разный уровень регулирования отдельных требований. Так, требование о лицах, имеющих право предъявить претензию, наиболее полно урегулировано УЖТ и КВВТ. В соответствии с указанными транспортными законами претензия может быть предъявлена перевозчику при утрате багажа – предъявителем багажной квитанции; при недостатке или повреждении (порче) багажа – предъявителем выданного перевозчиком коммерческого акта; при задержке отправления или опоздания поезда – пассажиром при условии предъявления проездного документа (билета). Кроме того, УЖТ закрепляет положение, согласно которому в случае просрочки доставки багажа право на предъявление претензии имеет предъявитель выданного перевозчиком акта общей формы. КВВТ такой нормы не содержит, что следует расценить как пробел.

ВК предоставляет право на предъявления претензии в случае утраты, недостачи или повреждения багажа и просрочки его доставки пассажиру или уполномоченному им лицу при предъявлении багажной квитанции или коммерческого акта, а в случае прекращения по инициативе перевозчика договора воздушной перевозки пассажира – второй стороне договора, какой является пассажир.

УАТГНЭТ не ставит вопрос о лице, правомочном предъявить претензию, в зависимости от характера допущенного перевозчиком нарушения при перевозке пассажира. В соответствии с п. 3 ст. 39 право на предъявление претензии имеют лица, заключившие соответственно договор перевозки пассажира и договор фрахтования для перевозки пассажира, а также страховщики, выплатившие страховое возмещение в связи с ненадлежащим исполнением перевозчиками, фрахтовщиками своих обязательств по перевозкам пассажиров и багажа, предоставлению транспортных средств для перевозок пассажиров и багажа. Представляется, что и в других транспортных законах было бы целесообразно закрепить норму о предоставлении права предъявления претензии к перевозчику страховщику, а в ВК и КВВТ, кроме того, – фрахтователю.

Вопрос о требовании предъявления претензии при перевозке пассажира надлежащему лицу регулируется аналогично такому требованию при перевозке груза, т.е. по транспортному законодательству им является перевозчик. И лишь УАТГНЭТ дополнительно указывает на фрахтовщика при заключении договора фрахтования для перевозки пассажира. Поэтому, как и в случае с перевозкой груза по договору фрахтования, транспортные законы, регулирующие перевозку пассажира по такому договору, должны быть дополнены указанием на то, что лицом, которому может быть предъявлена претензия – это также фрахтовщик.

Что касается вопроса о сроках предъявления претензии при перевозках пассажиров, то он урегулирован транспортными законами также как и при перевозках грузов. Поэтому выводы о характере закрепленных сроков и тенденциях их регулирования относительно претензий при перевозках грузов в равной степени относятся и к срокам предъявления претензий при перевозках пассажиров.

Требования к оформлению претензии и прилагаемых к ней документов при перевозке пассажира не нашли должной регламентации и касаются по сути уже приведенного перечня документов, наличие которых дает право на предъявление претензии.

Другие требования, в том числе, относящиеся к форме и содержанию претензии, полному перечню прилагаемых к ней документов регулируются в правилах перевозок пассажиров и багажа, а также в правилах оказания услуг при перевозках пассажиров и багажа соответствующими видами транспорта.

В целом претензионный порядок урегулирования споров при перевозках относится к эффективным средствам защиты прав и законных интересов их участников. Он предоставляет им возможность, используя достаточно простую процедуру, решать между собой споры по существу без обращения в судебные инстанции. Но это происходит тогда, когда требования заявителя полностью удовлетворяются. На практике же нередки случаи отказа от положительного решения требований претензий или неполного их удовлетворения. Это не означает, что заявители лишаются дальнейшей возможности защиты своих интересов. В таких ситуациях вступает закрепленное законодательно правило, согласно которому в случае полного или частичного отказа перевозчика, фрахтовщика удовлетворить претензию или в случае неполучения ответа на претензию в тридцатидневный срок им может быть предъявлен иск.

Для исков в связи с нарушением обязательств по перевозкам грузов срок исковой давности составляет один год с момента, определенного транспортными уставами и кодексами. Транспортные законы, устанавливающие претензионный срок, увязывают начало течения срока исковой давности с наступлением события, послужившего основанием для предъявления претензии (ч. 2 ст. 125 УЖТ, п. 2 ст. 164 КВВТ) или со следующим днем после получения грузоотправителем (грузополучателем) ответа об отказе или частичном удовлетворении претензии, а в случае неполучения ответа – через сорок пять дней после получения претензии перевозчиком (п. 2 ст. 128 ВК).

Что же касается КТМ и УАТГНЭТ, то исчисление в них срока исковой давности зависит от характера допущенного нарушения обязательства. Так, в соответствии с п. 2 ст. 408 КТМ указанный срок исчисляется по требованиям о возмещении ущерба за утрату груза – по истечении тридцати дней со дня, в который груз должен быть выдан; о возмещении ущерба за повреждение груза, просрочки его доставки и возвращения перебора или взыскания недобора провозных платежей – со дня выдачи груза, а если он не был выдан – со дня, в который он должен быть выдан; о возмещении убытков за неподачу судна или подачу его с опозданием, о возмещении платы за простой

судна, премий за досрочную погрузку или выгрузку груза – со дня окончания месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка груза. Во всех остальных случаях срок исчисляется со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления требования.

В УАТГНЭТ срок исковой давности исчисляется в отношении возмещения ущерба, причиненного недостачей, повреждением (порчей) груза и просрочки его доставки со дня выдачи груза, а в отношении возмещения ущерба, причиненного утратой груза, – со дня признания его утраченным.

Таким образом, в транспортных источниках, устанавливающих претензионный срок, отсчет срока исковой давности ведется от событий, связанных с претензиями. В тех же источниках, в которых не выделены сроки предъявления претензий, срок исковой давности исчисляется в зависимости от характера допущенных нарушений. Понятно, что отказ от претензионных сроков устранил различия в определении начала исчисления срока исковой давности, будет способствовать унификации его регулирования.

Если для исков в связи с нарушением обязательств при перевозках грузов различными видами транспорта срок исковой давности единый, составляющий один год, то относительно перевозок пассажиров он разный. Так, срок исковой давности по требованиям, возникающим в связи с осуществлением перевозок пассажиров и их багажа внутренним водным транспортом, он составляет три года, течение срока начинается со дня наступления события, послужившего основанием предъявления претензии (п. 2, 3 ст. 164 КВВТ).

В КТМ урегулирован лишь срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки пассажира в заграничном сообщении. Он составляет два года и исчисляется в зависимости от характера допущенного нарушения перевозчиком обязательства (п. 1 ст. 409).

УАТГНЭТ и УЖТ устанавливают годичный срок исковой давности по требованиям, вытекающим из договорных обязательств, связанных с перевозкой пассажира. Он исчисляется со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии или иска (ст. 42 УАТГНЭТ) или претензии (ч. 2 ст. 125 УЖТ).

Следует отметить, что на практике нередко возникают вопросы о порядке действий арбитражных судов в неясных ситуациях, касающихся наличия оснований для искового производства по результа-

там претензионного порядка разрешения споров при перевозках пассажиров железнодорожным транспортом. По некоторым из них были даны разъяснения в постановлении от 06.10.2005 № 30 Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ (ВАС РФ). В частности, в некоторых случаях перевозчики отказываются рассматривать претензии по существу, мотивируя свой отказ тем, что заявители нарушили установленный претензионный порядок. В ответ заявители оспаривают правомерность такого утверждения. В разъяснении Пленума ВАС РФ указывается, что в подобных случаях арбитражный суд должен принимать исковое заявление и возникшие разногласия разрешать в судебном заседании. При установлении, что претензионный порядок соблюден, исковое заявление должно рассматриваться по существу (п. 41).

Следующая ситуация связана с возвратом перевозчиком без рассмотрения заявленную с нарушением установленного порядка претензию, при этом заявитель в пределах срока исковой давности вторично предъявил претензию в установленном порядке, но по истечении установленного срока предъявления. Пленум ВАС РФ разъяснил, что данное обстоятельство не является препятствием к принятию искового заявления судом и рассмотрению спора по существу.

Весьма распространенными нарушениями являются предъявление исков до истечения тридцатидневного срока, предоставленного перевозчику для рассмотрения претензии и принятия по ней решения, а также несоблюдение установленного претензионного порядка. В связи с такими нарушениями в постановлении Пленума ВАС РФ указано следующее: «При предъявлении иска до истечения тридцатидневного срока, установленного статьей 124 Устава, когда перевозчик до этого срока не дал ответа на претензию, либо истец допустил нарушение порядка предъявления претензии, исковое заявление в соответствии со ст. 129 АПК РФ подлежит возвращению; при установлении этих нарушений при рассмотрении искового заявления арбитражный суд оставляет исковое заявление без рассмотрения согласно статье 148 АПК РФ» (п. 45).

Существенное значение для правильного решения спора имеет соблюдение требования о приложении к исковому заявлению необходимых документов, в том числе и претензионных. Однако на практике нередко перевозчик не возвращает их заявителю с ответом на претензию либо не отвечает на нее. В постановлении Пленума ВАС РФ

указывается, что если в исковом заявлении истец ссылается на невозможность приложения к иску этих документов, так как перевозчик не возвратил их с ответом об отклонении претензии либо не ответил на претензию, арбитражный суд при подготовке дела к рассмотрению обязывает перевозчика представить документы, которые должны быть приложены к претензии (п. 43).

Таким образом, рассмотренные вопросы претензионно-искового урегулирования споров при перевозках позволяет прийти к следующим выводам. Установленный обязательный претензионный порядок разрешения споров при перевозках грузов, а на внутреннем водном транспорте и пассажиров, является существенным дополнительным средством защиты законных интересов потребителей транспортных услуг. Он дает сторонам транспортных договорных отношений, используя его упрощенную процедуру, решить между собой спор по существу без обращения в судебные инстанции. Это не требует от них судебных затрат и сокращает срок исхода спора при его положительном решении. К тому же, данная процедура ведет к сокращению дел, рассматриваемых судами, что не может не сказаться на качестве их работы.

Для успешной реализации претензионного порядка разрешения споров, а также надлежащей подготовки дел к судебному рассмотрению необходимо строго соблюдать установленные претензионные правила. Их нарушение может привести в конечном итоге к невозможности применения претензионной процедуры.

Исследование ряда норм претензионного урегулирования споров при перевозках указывает на их несовершенство. Это касается разных подходов транспортных законов в регулировании, например, таких вопросов, как определение лиц, правомочных предъявлять претензии, а также лиц, к которым они могут быть предъявлены, претензионных сроков и сроков исковой давности, требований к прилагаемым к претензии документам и некоторых других. Одной из причин данной ситуации является традиционный ведомственный подход транспортных структур, пытающихся на нормативном уровне закрепить для себя более благоприятные условия как стороне договорных отношений⁶. Противостоять этой давно устоявшейся тенденции может унификация транспортной законодательной базы.

⁶ См.: *Витрянский В.В.* Договор перевозки. М.: Статут, 2001. С.242-245.

Идея применения унификации как средства совершенствования законодательства, активно разрабатывалась правоведами в 70-е годы XX века⁷.

В перестроечные времена она получила свое дальнейшее развитие⁸. Вполне очевидно, что унификация в полной мере относится и к транспортному законодательству⁹.

Библиография:

1. Постановление Совмина СССР от 15.10.1955 № 1801 «Об утверждении Устава внутреннего водного транспорта Союза ССР» // «Свод законов СССР», т. 8, с. 199, 1990.
2. Постановление Совмина РСФСР от 08.01.1969 № 12 «Об утверждении Устава автомобильного транспорта РСФСР» // «Свод законов РСФСР», т. 7, с. 39, 1988.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ // «Собрание законодательства РФ», 29.01.1996, № 5, ст. 410.
4. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // «Российская газета», № 59-60, 26.03.1997.
5. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // «Российская газета», № 85-86, 01-05.05.1999.
6. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ // «Парламентская газета», № 45, 12.03.2001.
7. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10.01.2003 № 18-ФЗ // «Собрание законодательства РФ», 13.01.2003, № 2.
8. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 08.11.2007 № 259-ФЗ // «Российская газета», № 258, 17.11.2007.
9. Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 06.10.05 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // «Вестник ВАС РФ», № 1, 2006.
10. Алексеев С.С. Структура советского права. М., 1975.
11. Ануфриева Л.П. Международное частное право: В 3-х т. Том 1. Общая часть: учебник. М.: БЕК, 2000.
12. Белых В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно правовой анализ) / отв. ред. В.А.Бублик, М.: Проспект, 2009.
13. Витрянский В.В. Договор перевозки. М.: Статут, 2001.
14. Гречуха В.Н. Транспортное право России: учебник для магистров. М.: Юрайт, 2012.
15. Гречуха В.Н. Унификация транспортного законодательства // Сборник научных трудов (межвузовский). Т. IV Актуальные проблемы социально-гуманитарных наук. М., 2000.
16. Егиазаров В.А. Транспортное право: учебное пособие. М.: Юрид. лит., 1999.
17. Международное частное право: учебник / отв. ред. Г.К. Дмитриева. – 2-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2004.
18. Поленина С.В. Теоретические проблемы системы советского законодательства. М., 1979.
19. Предпринимательское право Российской Федерации / отв. ред. Е.П.Губин, П.Г., П.Г.Лахно. М.: Юристъ, 2004.
20. Савичев Г.П. Проблемы эффективности законодательства в транспортных обязательствах. М., 1979. Ерпылева Н.Ю., Максимов Д.М.. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов, пассажиров и багажа // Право и политика. – 2014. – № 9. – С. 1379-1398. DOI: 10.7256/1811-9018.2014.9.12861.
21. Садиков О.Н. Унификация как средство совершенствования гражданского законодательства // Правоведение. 1970. № 6.
22. Ерпылева Н.Ю., Максимов Д.М.. Правовое регулирование международных комбинированных перевозок грузов, пассажиров и багажа // Международное право и международные организации / International Law and International Organizations. – 2013. – № 4. – С. 498-524. DOI: 10.7256/2226-6305.2013.4.10356.
23. Гречуха В.Н.. Гармонизация российского транспортного законодательства и международных транспортных источников, регулирующих ответственность перевозчика за причинения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажира. // Право и политика. – 2014. – № 9. – С. 1332-1337. DOI: 10.7256/1811-9018.2014.9.12763.
24. Трунов И.Л.. Проблемы безопасности дорожного движения // Административное и муниципальное право. – 2013. – № 8. – С. 797-801. DOI: 10.7256/1999-2807.2013.8.9369.

⁷ См.: Алексеев С.С. Структура советского права. М., 1975. С. 54; Поленина С.В. Теоретические проблемы системы советского законодательства. М., 1979. С. 201; Савичев Г.П. Проблемы эффективности законодательства в транспортных обязательствах. М., 1979. С. 69; Садиков О.Н. Унификация как средство совершенствования гражданского законодательства // Правоведение. 1970. № 6. С.92.

⁸ См.: Ануфриева Л.П. Международное частное право : в 3 т. Т. 1: Общая часть: учебник. М. : БЕК. С. 30-31; Дмитриева Г.К. Глава 4 «Унификация и гармонизация в международном частном праве» // Международное частное право: учебник / отв. ред. Г.К.Дмитриева. М., 2004. С. 101-105.

⁹ См.: Белых В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно правовой анализ) / отв. ред. В.А.Бублик, М.: Проспект, 2009. С. 9-10; Гречуха В.Н. Унификация транспортного законодательства // Сборник научных трудов (межвузовский). Т. IV Актуальные проблемы социально-гуманитарных наук. М., 2000. С. 134.

25. А. С. Касаткина. Коллизионное и материальное регулирование международных пассажирских перевозок // Международное право и международные организации / International Law and International Organizations. – 2012. – № 3. – С. 56-66.
26. Абасов М.М.. К вопросу о новациях в обеспечении авиационной безопасности при предполетном досмотре пассажиров и персонала // Полицейская деятельность. – 2012. – № 4. – С. 38-42.
27. Мотин В.В.. Проблемы обеспечения транспортной безопасности в условиях развития информационных технологий // Административное и муниципальное право. – 2012. – № 9. – С. 44-48.
28. Н. Ю. Ерпылева, Д. М. Максимов. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок // Международное право и международные организации / International Law and International Organizations. – 2012. – № 3. – С. 28-55.
29. М. М. Ершова. Административно-правовое регулирование государственного контроля в сфере автомобильных перевозок // Политика и Общество. – 2012. – № 4. – С. 58-63

References (transliterated):

1. Alekseev S.S. Struktura sovetskogo prava. M., 1975.
2. Anufrieva L.P. Mezhdunarodnoe chastnoe pravo: V 3-kh t. Tom 1. Obshchaya chast': uchebnik. M.: BEK, 2000.
3. Belykh V.S. Transportnoe zakonodatel'stvo Rossii i zarubezhnykh gosudarstv, ES, ShOS, EvrAzES (sravnitel'no pravovoi analiz) /otv. red. V.A.Bublik, M.: Prospekt, 2009.
4. Vitryanskii V.V. Dogovor perevozki. M.: Statut, 2001.
5. Grechukha V.N. Transportnoe pravo Rossii: uchebnik dlya magistrov. M.: Yurait, 2012.
6. Grechukha V.N. Unifikatsiya transportnogo zakonodatel'stva // Sbornik nauchnykh trudov (mezhvuzovskii). T. IV Aktual'nye problemy sotsial'no-gumanitarnykh nauk. M., 2000.
7. Egiazarov V.A. Transportnoe pravo: uchebnoe posobie. M.: Yurid. lit., 1999.
8. Polenina S.V. Teoreticheskie problemy sistemy sovetskogo zakonodatel'stva. M., 1979.
9. Savichev G.P. Problemy effektivnosti zakonodatel'stva v transportnykh obyazatel'stvakh. M., 1979. Erpyleva N.Yu., Maksimov D.M.. Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh avtomobil'nykh perevozok грузов, passazhirov i bagazha // Pravo i politika. – 2014. – № 9. – С. 1379-1398. DOI: 10.7256/1811-9018.2014.9.12861.
10. Sadikov O.N. Unifikatsiya kak sredstvo sovershenstvovaniya grazhdanskogo zakonodatel'stva// Pravovedenie. 1970. № 6.
11. Erpyleva N.Yu., Maksimov D.M.. Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh kombinirovannykh perevozok грузов, passazhirov i bagazha // Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii / International Law and International Organizations. – 2013. – № 4. – С. 498-524. DOI: 10.7256/2226-6305.2013.4.10356.
12. Grechukha V.N.. Garmonizatsiya rossiiskogo transportnogo zakonodatel'stva i mezhdunarodnykh transportnykh istochnikov, reguliruyushchikh otvetstvennost' perevozchika za prichineniya vreda zhizni, zdorov'yu, imushchestvu passazhira. // Pravo i politika. – 2014. – № 9. – С. 1332-1337. DOI: 10.7256/1811-9018.2014.9.12763.
13. Trunov I.L.. Problemy bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2013. – № 8. – С. 797-801. DOI: 10.7256/1999-2807.2013.8.9369.
14. А. С. Касаткина. Коллизионное и материальное регулирование международных пассажирских перевозок // Международное право и международные организации / International Law and International Organizations. – 2012. – № 3. – С. 56-66.
15. Abasov M.M.. K voprosu o novatsiyakh v obespechenii aviatsionnoi bezopasnosti pri predpoletnom dosmotre passazhirov i personala // Politseiskaya deyatel'nost'. – 2012. – № 4. – С. 38-42.
16. Motin V.V.. Problemy obespecheniya transportnoi bezopasnosti v usloviyakh razvitiya informatsionnykh tekhnologii // Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2012. – № 9. – С. 44-48.
17. N. Yu. Erpyleva, D. M. Maksimov. Pravovoe regulirovanie mezhdunarodnykh zheleznodorozhnykh perevozok // Mezhdunarodnoe pravo i mezhdunarodnye organizatsii / International Law and International Organizations. – 2012. – № 3. – С. 28-55.
18. М. М. Ершова. Административно-правовое регулирование государственного контроля в сфере автомобильных перевозок // Политика и Общество. – 2012. – № 4. – С. 58-63