

DOI: 10.51634/2307-5201\_2021\_4\_71

УДК 346.7

ГРНТИ 73.01.11

## ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИИ, КАЗАХСТАНА И ГЕРМАНИИ: СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ



**В.С. БЕЛЫХ,**

д.ю.н., профессор,  
заведующий кафедрой  
предпринимательского права УрГЮУ  
(г. Екатеринбург, РФ),  
e-mail: belykhvs@mail.ru  
(автор-корреспондент)<sup>1</sup>



**С.К. ИДРЫШЕВА,**

д.ю.н., доцент, профессор  
департамента частного права  
Университета КАЗГЮУ  
(г. Нур-Султан, РК),  
e-mail: s.idrysheva@kazguu.kz



**М.А. БАЖИНА,**

к.ю.н., доцент, доцент кафедры  
предпринимательского права  
УрГЮУ  
(г. Екатеринбург, РФ),  
e-mail: mashsol@mail.ru

Несмотря на то, что транспортное законодательство является *предметом* многочисленных исследований в различные периоды времени, *актуальность* его изучения не теряет своего смысла. Связано это с необходимостью модернизации действующего транспортного законодательства России и Казахстана. Такой вывод обусловлен тем, что правовое регулирование транспортной сферы в указанных странах не в полной мере соответствует реалиям осуществления транспортной деятельности, составляющей основу экономической деятельности любого государства. Выбор пути реформирования невозможен без детального исследования национального транспортного законодательства, а также его сравнения с законодательствами других государств, имеющих схожие черты, а также отличающих-

---

© В.С. Белых, С.К. Идрышева, М.А. Бажина, 2021

<sup>1</sup>Информация об авторах:

**Владимир Сергеевич Белых** – выдающийся российский ученый-юрист в сфере гражданского, банковского, налогового и сравнительного права. После окончания в 1977 г. Свердловского юридического института (г. Свердловск) и затем там же очной аспирантуры на кафедре хозяйственного права, в 1980 г. защитил кандидатскую диссертацию «Гражданско-правовое обеспечение качества поставляемых машин и оборудования». В 1994 г. защитил диссертацию доктора юридических наук на тему «Правовое обеспечение качества продукции, работ и услуг». С 1995 г. профессор В.С. Белых заведует кафедрой хозяйственного права (сегодня – предпринимательского права). С 2001 г.

ся своей эффективностью. Сказанное обусловило формулирование *цели* статьи, а именно – сравнительно-правовое исследование транспортного законодательства России, Казахстана и Германии. Выбор немецкого законодательства предопределен рядом причин. Наиболее весомыми из них видятся немецкая педантичность, точность в вопросах формулирования юридических текстов; практичность немецкого стиля мышления; сложившиеся в течение нескольких последних веков и ставшие правовой традицией принципы приоритета признания и защиты прав индивида и т.п. Кроме того, местоположение Германии, находящейся в самом центре Европейского союза, наличие сильной экономики, активных торговых отношений практически со всеми странами Европы и Азии, предопределило необходимость обращения к опыту правового регулирования транспортной деятельности именно этой страны. В качестве основополагающего *метода* использовался сравнительно-правовой метод, позволивший в полной мере выполнить сравнительно-правовой анализ транспортного законодательства в трех государствах – России, Казахстане и Германии и, соответственно, достичь поставленную в исследовании цель. Несомненной *новизной* работы является то, что транспортное законодательство изучается на сравнительном уровне применительно сразу же к трем государствам. Этот аспект придает ценность и значимость исследования, а также наибольшую достоверность полученных результатов.

Авторы рассматривают основные черты законодательства указанных стран, выделяют схожие и отличительные аспекты, касающиеся исторического становления транспортного законодательства, структуры транспортного законодатель-

---

работал директором Института права и предпринимательства Уральского государственного юридического университета (УрГЮУ, г. Екатеринбург, РФ). В настоящее время – директор Евразийского центра сравнительного и международного предпринимательского права УрГЮУ. Заслуженный деятель науки РФ. Автор многочисленных статей, монографий и учебников по гражданскому, предпринимательскому, банковскому, налоговому, сравнительному праву, истории. Подготовил трех докторов юридических наук и 30 кандидатов наук.

**Сара Кимадиевна Идрышева** – известный казахстанский ученый в области гражданского, предпринимательского, семейного права. В 1979 г. окончила юридический факультет Казахского государственного университета им. С.М. Кирова (г. Алма-Ата, ныне – Казахский национальный университет им. аль-Фараби, г. Алматы). Много лет работала в органах МВД. В 2002 г. в КазГЮУ защитила кандидатскую диссертацию «Правовые проблемы договора энергоснабжения». В 2012 г. в Институте законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ (М.) защитила диссертацию на соискание ученой степени доктора юридических наук на тему «Публичный договор в гражданском праве Республики Казахстан: проблемы теории и практики». В 2012-15 гг. – зам. директора Академии фундаментальных и прикладных наук им. С. Зиманова – директор НИИ государства и права КазГЮУ. В настоящее время – профессор Университета КАЗГЮУ имени М.С. Нарикбаева. Автор ок. 250 опубликованных научных и методических работ.

**Мария Анатольевна Бажина** в 2008 г. с отличием окончила Уральскую государственную юридическую академию (в настоящее время УрГЮУ, г. Екатеринбург, РФ) и в 2014 г. – Институт иностранных языков (немецкое отделение) Уральского государственного педагогического университета. С 2007 г. – практикующий юрист по вопросам гражданского, предпринимательского и транспортного права. С 2012 г. – кандидат юридических наук (тема диссертации: «Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии: сравнительно-правовое исследование»). С 2014 г. – доцент кафедры предпринимательского права УрГЮУ. Читает лекции и ведет практические занятия по курсам: «Предпринимательское право», «Транспортное право», «Рассмотрение арбитражными судами транспортных споров». Автор более 60 научных опубликованных работ – статей, монографий, глав в учебниках и др. Проходила стажировки в г. Брно (Чехия) и в г. Мангейм (Германия). – Гл. ред.

ства, а также возможность консолидации норм, регулирующих транспортную деятельность, в едином нормативном правовом акте. На основе проведенного анализа делаются предложения о необходимости модернизации отдельных положений транспортного законодательства России и Казахстана, что можно рассматривать *основным результатом работы*. В частности, авторы приходят к выводу о необходимости изменения правового регулирования отношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом в России и Казахстане, в т.ч. в связи с наличием на практике таких явлений, как овербукинг.

*Ключевые слова:* транспортное законодательство, Германия, Россия, Казахстан, транспортные уставы и кодексы, германское торговое уложение, автомобильный транспорт, железнодорожный транспорт, воздушный транспорт.

### **Введение**

Транспортно-логистический сектор является одним из основополагающих в экономике любого государства, в т.ч. России, Казахстана и Германии. Связано это с тем, что транспорт обеспечивает функционирование всех сфер деятельности общества и государства в целом. Именно от развитости транспортной системы зависит рост различных показателей в остальных отраслях народного хозяйства. При этом на становление самой транспортной системы во многом влияет степень разработанности ее нормативного регулирования.<sup>2</sup> Тем самым представляется целесообразным уделить особое внимание сравнительно-правовому обзору транспортного законодательства, которым регламентируется осуществление транспортной деятельности. При этом рассмотрение указанной тематики в компаративистском аспекте позволит сформировать комплексное представление о тенденциях развития и реформирования современного транспортного законодательства на евразийском континенте.

### **Основные положения**

В рамках исследования были выбраны три объекта – система транспортного законодательства России, Казахстана и Германии. Для достижения наиболее объективных результатов были выбраны оптимальные параметры проведения сравнительного исследования, а именно: исторические особенности становления транспортного законодательства. В России и Казахстане эти особенности наиболее близки по сравнению с Германией, что обусловлено географическим местоположением и исторической общностью. В качестве еще одного критерия была использована такая характеристика, как наличие единого кодифицированного акта, регулирующего транспортную деятельность. Для раскрытия темы был проведен анализ систем транспортного законодательства и сделан вывод о возможных направлениях развития транспортного законодательства в Казахстане, России и Германии.

### **Материалы и методы**

В процессе подготовки работы использовались нормативные правовые акты России, Казахстана и Германии. Кроме того, были изучены основные теоретические подходы транспортного права указанных государств, изложенные в трудах М.И. Брагинского, В.В. Витрянского, В.А. Егизарова, С.Ю. Морозова, Koller Ingo и др.

<sup>2</sup>Белых В.С. Система транспортного законодательства: о значении и актуальных вопросах развития // Право и экономика. 2020. № 3 (385). С. 6.

В качестве основополагающего метода использован сравнительно-правовой метод. Его приоритетное значение обусловлено целью работы, а именно необходимостью сопоставления признаков, особенностей, характеристик транспортного законодательства России, Казахстана, Германии на предмет нахождения между ними сходств и различий. Указанный метод позволил определить причинные процессы, связанные со становлением современного транспортного законодательства сравниваемых государств. Наряду с указанным методом применялись методы анализа и синтеза, индукции и дедукции, историко-правовой, системно-структурный методы.

## Результаты исследования

### 1. Российское транспортное законодательство

Российское транспортное законодательство *имеет длинный путь формирования*. Первый устав, регулирующий железнодорожные перевозки, был принят еще в 1885 г.<sup>3</sup> В советский период транспортное законодательство развивалось быстрыми темпами, что обусловило появление отдельных кодифицированных актов, регулирующих деятельность на пяти видах транспорта – автомобильном, железнодорожном, воздушном, внутреннем водном и морском.<sup>4</sup> Исторически сложившаяся традиция раздельного правового регулирования различных видов транспорта существует и в современном транспортном праве России. Так, деятельность транспорта регулируется следующими кодифицированными актами: Федеральный закон от 10 января 2003 г.

№ 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»,<sup>5</sup> Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ «Воздушный кодекс Российской Федерации»,<sup>6</sup> Федеральный закон от 08 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»,<sup>7</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ,<sup>8</sup> Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001 г. № 24-ФЗ.<sup>9</sup>

При этом, руководствуясь ст. 3 ГК РФ, данные нормативные акты должны соответствовать положениям ГК РФ, посвященным перевозке (гл. 40 ГК РФ), транспортной экспедиции (гл. 41 ГК РФ), в которых сосредоточены лишь основные, принципиальные положения, регламентирующие договор перевозки и транспортной экспедиции. Как было отмечено в книге М.И. Брагинского и В.В. Витрянского, правила, посвященные договору перевозки в гл. 40 ГК, представляют собой «некий свод правил, вынесенных за «скобки», подлежащих применению ко всем видам

<sup>3</sup>Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. М., Фирма «СПАРК». 1994. С. 220.

<sup>4</sup>Бажина М.А. Особенности развития транспортного законодательства в период с 1930 по 1964 года // Советский конституционализм, государство и право в 1930 – 1964 гг.: доктрина, институты и репрезентации. Материалы круглого стола / под общ. Ред. К.С. Коровина, В.С. Плетникова. Екатеринбург: УрГЮУ, 2020. – С. 53-68.

<sup>5</sup>Рос. газ. 2003. № 8 (Далее – УЖТ РФ).

<sup>6</sup>Рос. газ. 1997. № 59-60 (Далее – ВК РФ).

<sup>7</sup>Рос. газ. 2007. № 258 (Далее – УАТ РФ).

<sup>8</sup>СЗ РФ 03 мая 1999 г. № 18, ст. 2207 (Далее – КТМ РФ).

<sup>9</sup>СЗ РФ 12 марта 2001 г. № 11, ст. 1001 (Далее – КВВТ РФ).

перевозки».<sup>10</sup> Рассматривая положения ГК РФ в качестве главенствующих по отношению к иным нормам транспортного законодательства, Президиум Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации вынес постановление № 3585/10 от 20 октября 2010 г.,<sup>11</sup> в котором оставил без внимания аргументы ответчика (перевозчика) о том, что согласно ч. 3 ст. 118 УЖТ РФ бремя доказывания вины перевозчика лежит на грузоотправителе или грузополучателе. Такая позиция высшего судебного органа была обоснована содержанием ст. 796 ГК РФ, где указывается, что именно на перевозчике лежит обязанность по доказыванию его невиновности в случае причинения вреда грузу. (Аналогичное положение содержится и в п.2 ст. 705 ГК РК). Тем самым, по сути, действие ч. 2 ст. 118 УЖТ РФ теряет свою силу.

Однако приоритетная роль ГК РФ в регулировании транспортных отношений признается не всеми авторами. В качестве контраргументов выдвигаются доводы о том, что в ГК РФ не закреплено положений о приоритете общих положений над специальными, к которым и относятся нормы транспортных уставов и кодексов. Кроме того, из анализа гл. 40 ГК РФ (например, абз. 2 п. 2 ст. 784 ГК РФ) можно сделать вывод о том, что нормы ГК РФ, транспортных уставов и кодексов при разрешении вопросов ответственности перевозчика имеют одинаковую юридическую силу, иными словами, «уравниваются». Несмотря на то, что такая позиция не получила своего развития, изменения в действующее законодательство, а именно в ст. 118 УЖТ РФ, по прошествии более 10 лет, не внесены до сих пор.

Еще одной особенностью, связанной с соотношением ГК РФ и транспортных уставов, кодексов, является *отсутствие единообразного подхода в закреплении норм в соответствующих специальных актах*. Так, в ст. 785 ГК РФ содержится общая дефиниция понятия договора перевозки грузов. В некоторых транспортных уставах и кодексах эта дефиниция практически полностью повторяется (например, ст. 25 УЖТ РФ, п. 2 ст. 103 ВК РФ, ст. 67 КВВТ РФ). Однако в других актах этого понятия нет совсем (например, в УАТ РФ). Сказанное означает, что необходимо выработать единые подходы к закреплению соответствующих норм.

В качестве отличительной черты российского транспортного законодательства можно назвать то, что *оно состоит из большого количества нормативных правовых актов*. Наряду с транспортными уставами, кодексами, законами приняты многочисленные подзаконные нормативные правовые акты, которые в некоторых случаях дублируют положения законодательных актов. Так, например, в сфере железнодорожных перевозок действует более 24 ведомственных нормативных правовых актов, которые являются обязательными для перевозчиков, владельцев инфраструктур, грузоотправителей, грузополучателей, владельцев железнодорожных путей необщего пользования, других юридических и физических лиц. Они регулируют различные аспекты: условия перевозок грузов с учетом их особенностей (например, Правила исчисления сроков доставки грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, утвержденные Приказом Минтранса России от 07 августа 2015 г. № 245), безопасности движения, сохранности грузов, железнодорожного подвижного состава и контейнеров, а также процессуальные моменты, связанные с предъявлением претензий перевозчикам (Правила предъявления

<sup>10</sup>Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: в 5 кн. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2003. С. 247.

<sup>11</sup>URL:[http://www.arbitr.ru/bras.net/f.aspx?id\\_casedoc=1\\_1\\_77e1ad81-ba6c-4c3b-893f-8aa76c-60c47d](http://www.arbitr.ru/bras.net/f.aspx?id_casedoc=1_1_77e1ad81-ba6c-4c3b-893f-8aa76c-60c47d) (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

и рассмотрения претензий при перевозке грузов, порожних грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику, железнодорожным транспортом, утвержденные Приказом Минтранса России от 31 март 2016 г. № 84).

Такая же тенденция существует в регулировании транспортной деятельности на других видах транспорта. Тем самым происходит увеличение норм, регулирующих транспортную деятельность, что приводит к росту объема законодательного массива, который уже достиг своего критического состояния. Множественность нормативных правовых актов, регулирующих транспортные отношения, привела к так называемой «правовой инфляции».<sup>12</sup> Все это затрудняет применение транспортного законодательства на практике.

При характеристике российского транспортного законодательства следует указать на то, что оно отличается *отсутствием унифицированного подхода в регулировании транспортной деятельности, осуществляемой на различных видах транспорта*. Речь идет не только о технике изложения нормы. В большей степени обращает на себя внимание то, что положения, регулирующие одни и те же вопросы, в транспортных законах, уставах и кодексах имеют различное содержание. Так, например, нормы, посвященные претензионному порядку, устанавливают различный срок для предъявления претензии перевозчику. Для сравнения, срок на предъявление претензии перевозчику в связи с ненадлежащим осуществлением перевозки в некоторых транспортных нормативных актах составляет 6 месяцев (ст. 123 УЖТ РФ, ст. 126 ВК РФ), а в других – 1 год (ч. 6 ст. 39 УАТ РФ, п. 4 ст. 161 КВВТ РФ). При этом, отсутствует какое-либо объяснение указанных различий с точки зрения особенностей функционирования данного вида транспорта. Подобного рода самобытные подходы регулирования, закрепленные в транспортных уставах и кодексах, а также в подзаконных нормативных правовых актах, усложняют правоприменительную деятельность. В связи с этим, представляется правильным унифицировать транспортное законодательство в тех аспектах правового регулирования, где это целесообразно и возможно. Одним из наиболее оптимальных способов систематизации транспортного законодательства в т.ч. и с целью его унификации, представляется кодификация.<sup>13</sup> Издание единого акта, содержащего основные положения, распространяющиеся на все виды транспорта (своеобразной Общей части транспортного законодательства), позволит упростить применение норм на практике.

## 2. Казахстанское транспортное законодательство

Далее перейдем к рассмотрению казахстанского транспортного законодательства. Казахстанское законодательство о транспорте начало самостоятельное формирование лишь с 90-х гг. XX века. Поскольку Гражданский кодекс Республики Казахстан (Особенная часть) (далее – ГК РК),<sup>14</sup> регулирующий транспортные обязательства, в Казахстане был принят лишь 1 июля 1999 г., то первым и в течение

<sup>12</sup>Магузов Н.И. Актуальные проблемы теории права. Саратов. 2004. С. 109.

<sup>13</sup>Более подробно различные точки зрения о систематизации транспортного законодательства РФ изложены в трудах Бажиной М.А. К вопросу о систематизации транспортного законодательства РФ // Транспортное право и безопасность. 2021. № 2 (38). – С. 42-52; Бельх В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС. М.: Проспект, 2009. С. 82.

<sup>14</sup>Гражданский кодекс Республики Казахстан (Особенная часть). Кодекс Республики Казахстан от 1 июля 1999 г. № 409 // URL: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/K990000409\\_](https://adilet.zan.kz/rus/docs/K990000409_) (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

пяти последующих лет практически единственным законодательным актом в рассматриваемой сфере стал Закон «О транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994 г., действующий и поныне, включающий в себя основные понятия, систему государственного регулирования и общие положения, распространяющиеся на все виды транспортных обязательств в случаях, когда специальными законами не предусмотрено иное. При этом под «транспортом» определен «зарегистрированный на территории Республики Казахстан железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, воздушный, городской рельсовый, а также находящийся на территории Республики Казахстан магистральный трубопроводный транспорт».

С принятием названного Закона казахстанский законодатель отказался от традиционного в СССР регулирования транспортных обязательств посредством уставов и кодексов. Так, 20 декабря 1995 г. был принят Закон «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации».

С июля 1999 г. вступили в действие нормы гл. 34 «Перевозка» в Особенной части ГК РК, закрепившие такие виды договоров перевозки, как перевозка груза и пассажира (с багажом или без него); договоры фрахтования (чартера); договоры об организации перевозок, договоры между транспортными организациями, смешанные перевозки, перевозка транспортом общего пользования, договоры транспортной экспедиции. Так же, как и положения гл. 40 ГК РФ, положения гл. 34 ГК РК представляют собой «свод правил», подлежащих применению ко всем видам перевозок. Положения ГК РК имеют приоритетный характер по отношению к другим действующим правилам, в т.ч. в сфере регулирования транспортной деятельности.

В последующие годы были приняты законодательные акты по видам транспорта: Закон «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 г.<sup>15</sup>, «О торговом мореплаваннии» от 17 января 2002 г.,<sup>16</sup> «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 г.,<sup>17</sup> «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 г.<sup>18</sup> Закон «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» действует в новой редакции от 15 июля 2010 г.<sup>19</sup>

Транспортное законодательство Казахстана, аналогично российскому транспортному законодательству, отличается тем, что существует *большое количество нормативных правовых актов, регулирующих транспортную деятельность*. Так, помимо приведенных законодательных актов, действуют многочисленные Правила перевозок пассажиров, багажа и грузов различными видами транспорта и иные подзаконные акты, например, Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 546 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом».<sup>20</sup>

<sup>15</sup>URL: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z010000266\\_](https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z010000266_) (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

<sup>16</sup>URL: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z020000284\\_](https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z020000284_) (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

<sup>17</sup>URL: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000476\\_](https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000476_) (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

<sup>18</sup>URL: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z040000574\\_](https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z040000574_) (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

<sup>19</sup>URL: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339\\_](https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339_) (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

<sup>20</sup>URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500012463> (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

В середине 2000-х гг. в Казахстане уполномоченным госорганом в сфере управления транспортом были предприняты попытки создания кодифицированного акта в виде Транспортного кодекса, однако идея не получила дальнейшей реализации<sup>21</sup>. Ныне в соответствии со ст. 9 Закона РК «О правовых актах» от 6 апреля 2016 г. сфера транспорта отнесена к отношениям, регулируемым консолидированными законами.<sup>22</sup>

Кроме того, вплоть до середины 2000-х гг. в Республике Казахстан в сфере транспорта существовали различные нормативные правовые акты временного характера действия:

- Временные Правила перевозок пассажиров и багажа речным транспортом Республики Казахстан от 25 апреля 1995 г. (утратили силу 8 сентября 2005 г.);
- Временные Правила перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам Республики Казахстан от 16 февраля 1995 г. (отменены 9 февраля 2005 г.);
- Временные правила перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях Республики Казахстан (кроме международных рейсов) от 10 апреля 1995 г. (утратили силу 10 декабря 2004 г.);
- Временный устав железных дорог Республики Казахстан от 18 января 1996 г. (утратил силу 28 декабря 2007 г., фактически не применялся с 2002 г. в связи с принятием Закона).

Из числа последних нормативных правовых актов можно назвать Приказ и.о. Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 19 июля 2019 г. № 521 «Об утверждении типовых договоров между перевозчиком и экспедитором об организации перевозок грузов железнодорожным транспортом».<sup>23</sup>

Отличительной особенностью некоторых нормативных правовых актов в сфере транспорта можно назвать «развернутый понятийный аппарат». Так, например, в казахстанском законе «О железнодорожном транспорте» используются и раскрываются такие понятия, некоторые из которых отсутствуют в действующем законодательстве Российской Федерации о железнодорожных перевозках: социально-значимые перевозки, государственный транспортный контроль, срок транспортабельности и др. Также отмечается, что «существующие термины не только раскрываются законодателем, но и наполнены особым содержанием».<sup>24</sup>

Однако по сравнению с законодательством Российской Федерации, в Казахстане до настоящего времени отсутствуют единые Правила предъявления и рассмотрения претензий при перевозке грузов, пассажиров и багажа. Нормы о претензиях и актах содержатся в отдельных законодательных актах, одна статья (17-1) помещена в общем для всех видов перевозок Законе «О транспорте в РК»; а в Законе «Об автомобильном транспорте» о претензиях и исках нет ни одной нормы.<sup>25</sup>

---

<sup>21</sup>Омаров Ж.М. Вопросы кодификации законодательства о транспорте в Республике Казахстан // Право и государство. 2009. № 1 (42). – С. 176-190.

<sup>22</sup>URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1600000480> (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

<sup>23</sup>URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1900019082> (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

<sup>24</sup>Мартынов А.С. Договор перевозки по законодательству Республики Казахстан. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/dogovor-perevozki-po-zakonodatelstvu-respubliki-kazahstan> (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

<sup>25</sup>Идрышева С.К. Претензия и ее роль в регулировании частных правоотношений // Вестник МЮ РК. 2020. № 4 (35). – С. 45-50.



Договоры перевозки пассажиров и грузов транспортом общего пользования и в России, и в Казахстане относятся к публичным договорам, где перевозчик не вправе отказать клиенту в заключении договора при наличии возможности оказать данную услугу. В этой связи ст. 697 ГК РК устанавливает, что в случае неоплаты или неполной оплаты перевозки груза перевозчик имеет право удерживать переданные ему для перевозки грузы и багаж в обеспечение причитающейся ему провозной платы и других платежей по перевозке, если иное не установлено законодательством, договором перевозки или не вытекает из существа обязательства (п.4). Аналогичные нормы и в Российской Федерации.

В противоречие с публичным характером такого договора, нормы специального закона РК «О железнодорожном транспорте» (ст. 47) предусматривают, что перевозчик «при наличии у грузоотправителя, грузополучателя, экспедитора задолженности за перевозку, а также при несвоевременном внесении платежей может отказаться в последующем от заключения договора перевозки до погашения долга». Тем самым, железнодорожный перевозчик якобы имеет право отказаться в дальнейшем от заключения публичного договора перевозки с данным клиентом по причине наличия у него задолженности. Налицо явный нонсенс, подлежащий скорейшей корректировке путем внесения соответствующих изменений в ст. 47 названного Закона.

В качестве особенности транспортного законодательства не только Казахстана, но и практически всех стран СНГ следует отразить ограниченную ответственность перевозчиков практически любого вида транспорта за нарушение сроков перевозки пассажиров, багажа и груза; за утрату багажа и груза и т.п. В частности, ст. 80 Закона РК «О железнодорожном транспорте» регламентирует, что за каждые сутки просрочки доставки багажа, грузобагажа перевозчик уплачивает пассажиру, получателю штраф в размере десяти процентов провозной платы, но не свыше пятидесяти процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка произошла не по его вине.

Относительно правового регулирования международных перевозок следует отметить, что Законом Республики Казахстан от 22 февраля 2000 г. была ратифицирована Конвенция о международных автомобильных перевозках пассажиров и багажа,<sup>26</sup> 8 февраля 2003 г. был принят Закон «О ратификации Рамочного соглашения Организации экономического сотрудничества по транзитным перевозкам и Протокола о подписании текстов Приложений к Рамочному соглашению Организации экономического сотрудничества по транзитным перевозкам»,<sup>27</sup> в 2016 г. Казахстан присоединился к Соглашению о международном пассажирском сообщении (СМПС)<sup>28</sup> и т.д. Среди подзаконных актов можно назвать Правила допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов, утвержденные Приказом Министра транспорта и коммуникаций РК 24 августа 2011 г. № 523.<sup>29</sup>

Анализ публикаций по сходным темам показывает, что в числе проблемных моментов российские авторы отражают отсутствие легального определения тер-

<sup>26</sup>URL: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z000000038\\_](https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z000000038_) (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

<sup>27</sup>URL: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000384\\_](https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000384_) (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

<sup>28</sup>URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/M1600000001> (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

<sup>29</sup>URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100007204> (дата обращения: 08 сентября 2021 г.).

мина «перевозка» в нормативных правовых актах в сфере транспорта<sup>30</sup>. В Казахстане такое определение содержится в единственном законе – «О железнодорожном транспорте»: «перевозка – перемещение пассажиров, багажа, грузобагажа, почтовых отправок, грузов из пункта отправления в пункт назначения» (ст.1, подпункт 49), но в общем для всех видов перевозки Законе «О транспорте в РК» такое определение отсутствует, что представляется нелогичным.

### 3. Немецкое транспортное законодательство

Данное сравнительно-правовое исследование целесообразно продолжить путем рассмотрения правового регулирования транспортной деятельности немецким законодательством.

В последние десятилетия немецкое транспортное законодательство также претерпело значительные изменения. До принятия 25 июня 1998 г. Закона о реформе транспортного права (Transportrechtsreformgesetz – TRG)<sup>31</sup> в Германии действовали различные акты, регулирующие транспортную деятельность в зависимости от вида транспорта. Так, применялись следующие законы: AGNB – закон, регулирующий местное сообщение;<sup>32</sup> KVO – акт, регулирующий дальнее сообщение;<sup>33</sup> EVO – акт, регулирующий перевозки железнодорожным транспортом;<sup>34</sup> LuftverkehrsG – закон, регулирующий воздушные перевозки;<sup>35</sup> BinnenschiffsG – закон, регулирующий речное сообщение;<sup>36</sup> GüKUM – закон, регулирующий переезд, а также отдельные положения о мультимодальных перевозках и экспедиции.<sup>37</sup>

Закон о реформе транспортного права объединил все разрозненные нормы в основном в книге 4 Германского торгового уложения (ГТУ).<sup>38</sup> Именно с этого момента можно говорить о создании в Германии общего (единого) немецкого транспортного права (Allgemeines Transportrecht). Так, положения о договоре перевозки грузов указаны в ст. 407 – 450 ГТУ; положения, регулирующие переезд – ст. 451 – 451h ГТУ; правовое регулирование договора о мультимодальных перевозках грузов – ст. 452 – 452d ГТУ; нормы о экспедировании – ст. 453 – 466 ГТУ. Указанные положения ГТУ не применяются к морским перевозкам грузов, т.к. такого рода перевозки регулируются положениями, содержащимися в пятой книге ГТУ. Тем самым

<sup>30</sup>Соловьева М.А. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии: сравнительно-правовое исследование: диссертация ... кандидата юридических наук. Екатеринбург, 2012. – 205 с.; Бажина М.А. Договоры перевозки грузов и транспортной экспедиции в России и Германии. Сравнительная характеристика. Монография. М., 2015. – 100 с.

<sup>31</sup>URL:[https://www.heppner-group.com/de/wp-content/uploads/sites/2/2020/06/Dokument\\_TRG.pdf](https://www.heppner-group.com/de/wp-content/uploads/sites/2/2020/06/Dokument_TRG.pdf) (дата обращения: 28 сентября 2021). Сам Закон о реформе транспортного права вступил в силу 1 июля 1998 г.

<sup>32</sup>Allgemeine Güternahverkehrsbedingungen // Wieske T. Transportrecht. Berlin: Springer, 2008.

<sup>33</sup>Kraftverkehrsordnung // Wieske T. Transportrecht. Berlin: Springer, 2008.

<sup>34</sup>Eisenbahnverkehrsverordnung // Wieske T. Transportrecht. Berlin: Springer, 2008.

<sup>35</sup>Luftverkehrsgesetz // Wieske T. Transportrecht. Berlin: Springer, 2008.

<sup>36</sup>Binnenschiffsgesetz // Wieske T. Transportrecht. Berlin: Springer, 2008.

<sup>37</sup>Güterkraftverkehrsbedingungen für den Umzugverkehr // Wieske T. Transportrecht. Berlin: Springer, 2008.

<sup>38</sup>Handelsgesetzbuch (HGB) // URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/hgb/index.html> (дата обращения: 28 сентября 2021).

несмотря на то, что в немецком законодательстве нет отдельного акта, регулирующего транспортные отношения – транспортного кодекса, немецкое транспортное законодательство систематизировано. Нормы, регулирующие транспортную деятельность, сосредоточены в едином акте – ГТУ и применяются к деятельности на различных видах транспорта. В отличие от ГК РФ, нормы ГТУ не дублируются в иных транспортных уставах и кодексах, а сгруппированы в одном нормативном правовом акте и применяются для всех видов транспорта, за исключением морского.

При этом, транспортное законодательство Германии не ограничивается только нормами ГТУ. Например, можно назвать отдельные акты, регулирующие речное сообщение: Закон, касающийся частноправовых отношений внутреннего судоходства (*Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt – Binnenschifffahrtsgesetz (BinSchG)*)<sup>39</sup>. В рамках этого нормативного акта раскрываются специфические особенности, которые относятся именно к данному виду сообщения. Так, в ст. 1 дается дефиниция понятия «судовладелец» («*Schiffseigner*»), под которым имеется ввиду владелец судна, предназначенного для плавания по рекам или другим внутренним водам и используемого им для этого. При этом, данное лицо может также выступать перевозчиком в смысле ст. 407 ГТУ и быть стороной договора перевозки грузов. В этом случае к такого рода отношениям будут применяться положения ГТУ.

Сравнивая положения КВВТ РФ и *BinSchG* можно утверждать, что в немецком законе, в отличие от российского кодекса, содержатся положения, касающиеся именно особенностей судоходства по внутренним водам, а нормы о договоре перевозки грузов внутренним водным транспортом в нем отсутствуют. В свою очередь КВВТ РФ содержит положения, касающиеся и договора перевозки грузов, и особенностей судоходства по внутренним водам. В Казахстане Закон «О внутреннем водном транспорте» регулирует и особенности судоходства, и перевозку пассажиров и грузов. Тем самым, можно сказать, что в немецком законодательстве, в отличие от российского и казахстанского, происходит четкое разделение норм.

### **Обсуждение. Отдельные аспекты правового регулирования транспортной деятельности**

Говоря о правовом регулировании транспортных обязательств в Германии, следует учитывать, что членство ФРГ в Европейском союзе неизбежно влечет применение общих правовых норм в сфере деятельности транспорта в связи с унификацией права во всех странах-членах ЕС. Но в отличие от Казахстана и России, практически любые пробелы в правовом регулировании спорных ситуаций в Германии восполняются решениями судов по конкретным делам, а Суд ЕС контролирует единообразное толкование правовых терминов и конструкций.

Так, при регулировании перевозки пассажира воздушным транспортом в случае длительной задержки или отмены рейса, а также в случае отказа в посадке на рейс действует Регламент ЕС № 261/2004 № 261/2004), вступивший в силу с 11 февраля 2005 г.<sup>40</sup> Данный Регламент предусматривает более полную защиту прав пассажиров в названных случаях, независимо от следования ими бизнес- или эконом-клас-

<sup>39</sup>Koller I. *Transportrecht. Kommentar zu Spedition, Gutertransport und Lagergrschafft*. Verlag C.H. Beck Munchen 2010. S. 750-773.

<sup>40</sup>URL:<https://www.alppp.ru/law/grazhdanskoe-pravo/mezhdunarodnoe-chastnoe-pravo/10/reglament-2612004-evropejskogo-parlamenta-i-soveta-evropejskogo-soyuza.html> (дата обращения: 28 сентября 2021).

сом, чартерным или регулярным рейсом, и т.д. и толкования судов по применению его норм могли бы стать образцом для судебных органов иных государств, даже не входящих в Европейский союз.

Интересным с нашей точки зрения является решение вопроса об отказе в посадке в связи с имеющимися место фактами продажи большего количества билетов, чем имеется мест в воздушном транспорте (Overbooking). Регламент предписывает, что в таких случаях перевозчик должен среди пассажиров искать тех, кто добровольно желает отказаться от данного полета, но в обмен на определённые льготы или бонусы по соглашению сторон. Кроме того, таким пассажирам предоставляется право на расторжение данного договора перевозки с возвратом уплаченных сумм или право пересадки на другой маршрут (ст. 8 Регламента). И только в случае объективной невозможности найти таких добровольцев перевозчик вправе отказать пассажирам в перевозке в связи с овербукингом. В законодательстве и практике стран СНГ такие положения отсутствуют.

Регламент проводит отличия между отменой рейса и опозданием вылета рейса, при этом существенное значение имеют толкования Европейского суда о различении длительного опоздания отправления рейса и отменой рейса в целях применения правовых последствий таких деяний авиаперевозчика. В результате довольно длительной эволюции судебной практики в настоящее время в ЕС правовые последствия длительной задержки практически приравнены к правовым последствиям отмены рейса в части ответственности перевозчика, тогда как в начале применения Регламента не предусматривалось права пассажира на денежную компенсацию при длительной задержке рейса.<sup>41</sup> Такой правовой опыт, по нашему мнению, должен быть учтен во многих государствах, в т.ч. в России и Казахстане.

Кроме того, важнейшее значение в правовом регулировании договора перевозки пассажира любым видом транспорта в Казахстане и Российской Федерации имеет возможность реализации права на дополнительное сервисное обслуживание в случае задержки отправления рейса в связи с имеющимися место довольно частыми фактами нарушений прав пассажиров. И в этом вопросе можно обратиться к опыту Германии (и других стран ЕС), регламентации данного права в рассматриваемом Регламенте ЕС (ст. 9).

Так, авиаперевозчик в названных случаях обязан не просто предложить прохладительные напитки и питание, но и предложить их в достаточном количестве, учитывая период задержки вылета по длительности ожидания. Если ожидание происходит в течение одной или более ночей, то перевозчик обязан бесплатно разместить пассажиров в гостинице, бесплатно доставить их в гостиницу. Более того, ст. 9 предусматривает, что пассажир имеет право бесплатно совершить 2 телефонных звонка или бесплатно отправить также 2 сообщения по электронной почте. Данные услуги должны быть представлены независимо от причины задержки рейса (метеоусловия, непреодолимая сила и т.п.). В случае невыполнения авиаперевозчиком таких норм пассажир имеет право произвести их за свой счет, но с возмещением произведенных расходов за счет перевозчика.

Особенностью европейского права в рассматриваемой и иных ситуациях неисполнения либо ненадлежащего исполнения обязанностей перевозчиком является предусмотренная Регламентом ЕС № 261/2004 № 261/2004) неустойка в виде

---

<sup>41</sup>URL: <https://dejure.org/dienste/vernetzung/rechtsprechung?Gericht=EuGH&Datum=19.11.2009&Aktenzeichen=C-402/07> (дата обращения: 28 сентября 2021).

денежной компенсации, которая зависит от дальности запланированного рейса, вылет которого задерживается; причем расстояние перелёта «следует измерять по дуге большого круга». Так, размер денежной компенсации пассажирам составляет от 250 EUR на всех рейсах дальностью до 1.500 км до 400-600 EUR на всех остальных рейсах, не подпадающих под определенные дальности (ст. 7 ч. 4). При этом размер компенсации не зависит от стоимости билета.

Примечательно, что рассматриваемым Регламентом перевозчик обязан выполнить перечисленные выше и иные действия в отношении пассажиров в случае задержки рейса на три часа и более. В Казахстане же общим для всех видов транспорта Законом «О транспорте в Республике Казахстан» императивно установлено, что перевозчик обязан при задержке рейсов лишь на десять и более часов предоставлять за свой счет пассажирам места в гостинице и питание, в том числе с учетом нуждаемости инвалидов (ст.18 «Срок доставки пассажира, груза и багажа и ответственность за просрочку»).

В то же время в Закон РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» в 2013 г. при содействии экспертов Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) были внесены нормы, аналогичные нормам Регламента ЕС, в соответствии с которыми при отмене или задержке рейса по вине перевозчика или задержке, отмене рейса вследствие позднего прибытия воздушного судна, изменении маршрута перевозки перевозчик обязан организовать для пассажиров в пунктах отправления и промежуточных пунктах предоставление (при наличии) комнаты матери и ребенка пассажиру с ребенком в возрасте до семи лет; два телефонных звонка, в том числе по международным линиям связи, продолжительностью не более пяти минут или два сообщения по электронной почте при ожидании отправления рейса более двух часов; обеспечение прохладительными напитками при ожидании отправления рейса более двух часов; обеспечение горячим питанием при ожидании отправления рейса более четырех часов и далее: через каждые шесть часов – в дневное время; через каждые восемь часов – в ночное время и др. За нарушения таких требований авиаперевозчики могут быть привлечены к административной ответственности (ст. 86)<sup>42</sup>.

В Российской Федерации аналогичные права пассажиров регламентированы путем внесения 30 апреля 2014 г. изменений и дополнений в «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».<sup>43</sup>

В отличие от Казахстана, в Российской Федерации норма бесплатного провоза багажа не может быть менее десяти килограммов на одного пассажира воздушного судна (ст. 103 Воздушного кодекса). В Казахстане же некоторые авиаперевозчики установили норму всего 5 кг на одного пассажира, используя недостатки правового регулирования данного вопроса.

---

<sup>42</sup>Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации. Закон Республики Казахстан от 15 июля 2010 г. // URL: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339\\_#z992](https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339_#z992) (дата обращения: 28 сентября 2021); О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам транспорта. Закон Республики Казахстан от 4 июля 2013 г/ № 132-V // URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1300000132#z465> (дата обращения: 28 сентября 2021).

<sup>43</sup>Приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82. [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_71492/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_71492/)

Вместе с тем в законодательстве России многие вопросы в части правового регулирования прав пассажиров отнесены на уровень подзаконных актов. Например, п. 3 ст. 106 Воздушного кодекса гласит: «Порядок предоставления пассажирам воздушных судов услуг и льгот устанавливается федеральными авиационными правилами».

Законами «О транспорте в РК», об автомобильном (ст. 47) и железнодорожном транспорте (ст. 80) при задержке перевозки пассажира или опоздание транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском, пригородном, внутрирайонном и сельском сообщениях) по вине перевозчика предусмотрена уплата пассажиру штрафа в размере 3 процентов от стоимости билета за каждый час задержки (но не свыше стоимости билета), помимо возмещения убытков пассажиру, если последние имели место (ст. 18).

Очень полезным представляется немецкий опыт правового регулирования договора перевозки пассажира воздушным транспортом при переводе пассажира из эконом-класса в бизнес-класс (ст. 10, ч. 1), при котором перевозчик не имеет права требовать доплаты. В Казахстане и России таких правил не имеется. Но если перевозчик переводит пассажира из более высокого в низкий класс, то он обязан возместить от 30 % до 50 – 70 % стоимости билета в зависимости от расстояния и некоторых иных обстоятельств (ст. 10, ч. 2). Срок возврата денег определен императивно – в течение семи дней, но можно в виде как наличных, так и безналичных денег, чека, ваучера на проезд.

В соответствии с общепринятой практикой регулирования вопроса об ответственности предпринимателей, Регламент предусматривает ограничение либо освобождение авиаперевозчика от имущественной ответственности перед пассажирами только при наличии чрезвычайных обстоятельств (*extraordinary*). К ним в Преамбуле Регламента (п. 14) отнесены политическая нестабильность, несовместимые с вылетом метеопрогнозы; неожиданные неисправности, влияющие на безопасность полета; забастовки. И в этом вопросе большую роль в толковании норм Регламента играют акты Европейского суда, направленные на максимальную защиту прав потребителей. В частности, обстоятельства признаются Судом чрезвычайными только в тех случаях, когда они не возникают в обычной деятельности перевозчика, выйдя за пределы его возможностей контролировать такие ситуации.<sup>44</sup>

Происходящие ныне процессы глобализации<sup>45</sup> объективно требуют как минимум гармонизации и даже унификации правового регулирования в области перевозок пассажиров, их багажа и грузов различными видами транспорта в разных странах. Так, Российская Федерация и Республика Казахстан являются основными участниками Евразийского экономического союза и соответственно обязаны подчиняться общим правилам перевозок, устанавливаемым наднациональными органами, в том числе Евразийской экономической комиссией. В числе таковых актов можно назвать технические регламенты Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава», «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта», «О безопасности инфраструктуры железнодорож-

<sup>44</sup>См. также: Heit P. Права авиапассажиров в странах Европейского Союза в случае длительной задержки или отмены рейса, а также в случае отказа в посадке на рейс. Германно-Российская ассоциация юристов. Сборник статей о праве Германии. 2017. Выпуск № 2. – С. 268-271.

<sup>45</sup>Ударцев С.Ф. Государственность в условиях глобализации: кризисные явления, адаптационная трансформация и развитие // Право и государство. 2013. № 4 (61). – С. 18-23.

ного транспорта»;<sup>46</sup> Соглашение о Правилах рассмотрения Евразийской экономической комиссией заявлений потребителей о защите своих нарушенных прав и интересов действиями организаций железнодорожного транспорта по изменению уровня тарифов на услуги железнодорожного транспорта по перевозке грузов;<sup>47</sup> Соглашение о Правилах доступа к услугам инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Единого экономического пространства и Правилах оказания услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта в рамках Единого экономического пространства;<sup>48</sup> Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 20 июня 2012 г. № 46 «Об особенностях применения Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП от 14 ноября 1975 г. на таможенной территории Таможенного союза» и др.

В числе двух- и многосторонних актов о регулировании транспортных обязательств назовем Соглашение между Республикой Казахстан и Российской Федерацией о координации деятельности железнодорожного транспорта и Протокол правительств Республики Казахстан, Республики Кыргызстан, Республики Таджикистан, Туркменистана и Республики Узбекистан о координации деятельности железнодорожного транспорта.<sup>49</sup>

Говоря о перспективах дальнейшего развития транспортного законодательства практически любого современного государства, следует учитывать имеющиеся объективные основания мнения ученых о создании экологически чистых транспортных средств и соответствующего «обслуживания и логистики международных и внутренних транспортных коридоров и трасс», но на территории не только Казахстана, а практически всех государств. Для достижения данной цели предлагается принять универсальную международную конвенцию об экологизации транспортных средств.<sup>50</sup>

### Заключение

Итак, подводя итог данному сравнительно-правовому исследованию, представляется целесообразным указать на то, что транспортное законодательство рассматриваемых государств имеет свою самобытную историю становления. Именно исторические предпосылки обусловили современное состояние транспортного законодательства России, Казахстана и Германии. Безусловно, каждое государство имеет свои особенности в правовом регулировании транспортной деятельности. Так, например, в России большое количество нормативных правовых актов в данной сфере характеризуются тем, что отдельные положения дублируются. Многочисленность нормативных правовых актов приводит также к терминологической путанице (разночтениям), удвоению понятий и их дефиниций. Казахстанское

---

<sup>46</sup>Решение Таможенного союза от 15 июля 2011 г. <https://adilet.zan.kz/rus/docs/H11T0000710>.

<sup>47</sup>Постановление Правительства Республики Казахстан от 22 апреля 2014 г. № 387. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1400000387> (дата обращения: 28 сентября 2021).

<sup>48</sup>Постановление Правительства Республики Казахстан от 26 августа 2013 г. № 841. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1300000841> (дата обращения: 28 сентября 2021).

<sup>49</sup>Постановление Правительства Республики Казахстан от 23 октября 2001 г. № 1357. URL: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/P010001357\\_](https://adilet.zan.kz/rus/docs/P010001357_) (дата обращения: 28 сентября 2021).

<sup>50</sup>Сарсембаев М.А. Казахстанские и международно-правовые нормы об экологически чистых транспортных средствах // Право и государство. 2019. № 1 (82). – С. 97-110.

транспортное законодательство также отличается наличием большого количества нормативных правовых актов. При этом, несмотря на значительный законодательный массив, отдельные положения остаются не урегулированными, что приводит к многочисленным спорам и судебным разбирательствам.

Подобного рода сравнительно-правовые исследования позволяют учитывать опыт других стран, заимствовать те аспекты, которые могут быть «безболезненно» внедрены в национальное законодательство с целью повышения эффективности правового регулирования. Так, например, с целью устранения пробела в правовом регулировании такого явления, как овербукинг, может быть использован опыт Германии, а в вопросах регламентации терминов и определений может быть полезен опыт Республики Казахстан; в части же единообразного досудебного урегулирования споров по перевозке примером может стать законодательство России.

**В.С. Белых, заң ғылымдарының докторы, профессор, Орал мемлекеттік заң университетінің кәсіпкерлік құқық кафедрасының меңгерушісі (Екатеринбург, РФ); С.К. Идрышева, заң ғылымдарының докторы, доцент, М.С. Нәрікбаев атындағы КАЗГЮУ Университетінің жеке құқық Департаментінің профессоры (Нұр-Сұлтан, ҚР); М.А. Бажина, заң ғылымдарының кандидаты, доцент, Орал мемлекеттік заң университетінің кәсіпкерлік құқық кафедрасының доценті (Екатеринбург, РФ): Ресей, Қазақстан және Германия көлік заңнамаларының ерекшеліктері: салыстырмалы-құқықтық аспект.**

Көлік заңнамасы әр түрлі кезеңдерде көптеген зерттеулердің пәні болғанына қарамастан, оны зерттеудің өзектілігі өзінің мәнін жоғалтпайды. Бұл Ресей мен Қазақстанның қолданыстағы көлік заңнамасын жаңарту қажеттілігінен туындайды. Бұл қорытынды аталмыш елдерде көлік қызметі саласының құқықтық реттелуі кез келген мемлекеттің экономикалық негізін құрайтын тасымалдау қызметін жүзеге асыру талаптарына толық сәйкес келмейтіндігімен байланысты. Ұлттық көлік заңнамасын егжей-тегжейлі зерттемей, сондай-ақ ұқсас ерекшеліктері бар, олардың тиімділігімен ерекшеленетін басқа мемлекеттердің заңнамасымен салыстырусыз реформа жолын таңдау мүмкін емес. Жоғарыда айтылғандар мақаланың мақсатын анықтайды, атап айтқанда, Ресей, Қазақстан және Германияның көлік заңнамасын салыстырмалы құқықтық зерттеу. Неміс заңнамасын таңдау бірнеше себептерге байланысты болған. Олардың ішіндегі ең маңыздысы – неміс тиянақтылығы, құқықтық мәтіндерді құрастыру дәлдігі; неміс ойлау стилінің тәжірибеге негізделуі, соңғы бірнеше ғасырлар бойы дамыған және заңды дәстүрге айналған жеке адамның құқықтарын тану мен қорғаудың басымдылық қағидаттары және т.б.

Сонымен қатар, Германияның Еуропалық Одақтың дәл орталығында орналасуы, қуатты экономикасының болуы, Еуропа мен Азияның барлық дерлік елдерімен белсенді сауда байланыстары осы елдің көлік саласын құқықтық реттеу тәжірибесіне жүгіну қажеттілігін анықтады. Іргелі әдіс ретінде салыстырмалы құқықтық әдіс қолданылды, бұл үш мемлекетте – Ресейде, Қазақстанда және Германияда көлік заңнамасына салыстырмалы құқықтық талдауды толық жүргізуге және тиісінше зерттеуде қойылған мақсатқа жетуге мүмкіндік берді. Жұмыстың сөзсіз жаңалығы – көлік заңнамасы бірден үш мемлекетке қатысты салыстырмалы деңгейде зерттелуі. Бұл аспект зерттеудің мәні мен маңыздылығын белгілейді, сонымен қатар алынған нәтижелердің жоғары деңгейдегі сенімділігін білдіреді.

Авторлар бұл елдердің заңнамасының негізгі ерекшеліктерін қарастырады, көлік заңнамасының тарихи қалыптасуына, көлік заңнамасының құрылымына қа-



тысты ұқсас және айрықша аспектілерді бөліп көрсетеді, сондай-ақ көлік қызметін реттейтін нормаларды бірыңғай нормативтік құқықтық актіде біріктіру мүмкіндігін көрсетеді. Талдау негізінде жұмыстың негізгі нәтижесі деп санауға болатын Ресей мен Қазақстанның көлік заңнамасының кейбір ережелерін жаңарту қажеттілігі туралы ұсыныстар енгізілді.

Атап айтқанда, артық брондау сияқты құбылыстардың тәжірибеде болуына байланысты авторлар Ресей мен Қазақстанда әуе жолаушыларын тасымалдау бойынша қатынастарды құқықтық реттеуді өзгерту қажет деген қорытындыға келеді.

*Тірек сөздер: көлік заңнамасы, Германия, Ресей, Қазақстан, көлік жарғылары мен кодекстері, неміс сауда кодексі, автомобиль көлігі, теміржол көлігі, әуе көлігі.*

**V.S. Belykh, Doctor of Law, Professor, Head of Business Law Department of Ural State Law University (Yekaterinburg, RF); S.K. Idrysheva, Doctor of Law, Professor of the Department of Private Law, M.S. Narikbayev KAZGUU University (Nur-Sultan, Kazakhstan); M.A. Bazhina, Candidate of Law, Associate Professor of Business Law Department, Ural State Law University (Yekaterinburg, RF): Special features of the transport legislation of Russia, Kazakhstan and Germany: a comparative legal aspect.**

Despite the fact that transport legislation has been the subject of numerous studies at different periods of time, the relevance of its study does not lose its meaning. This is due to the need to modernize the current transport legislation of Russia and Kazakhstan. This conclusion is determined by the fact that the legal regulation of these countries does not fully correspond to the realities of the implementation of transport activities, which constitute the basis of the economic activity of any state. The choice of the reform path is impossible without a detailed study of the domestic transport legislation, as well as its comparison with the legislation of other states that have similar features, but also differ in their effectiveness. This all determined the formulation of the purpose of the article, namely, a comparative legal study of the transport legislation of Russia, Kazakhstan and Germany. The choice of German law is predetermined for a number of reasons. The most significant of them are German pedantry, accuracy in the formulation of legal texts; the practicality of the German style of thinking; the principles of the priority of the recognition and protection of the rights of the individual, which have developed over the past several centuries and have become a legal tradition; etc. In addition, the location of Germany in the center of European Union, the presence of a strong economy, active trade relations with almost all countries of Europe and Asia predetermined the need to refer to the experience of legal regulation of transport activities of this particular country. As a basic method, the comparative legal method was used, which made it possible to fully carry out a comparative legal analysis of transport legislation of three countries – Russia, Kazakhstan and Germany, and, accordingly, achieve the goal set in the study. The undoubted novelty of the work is that the transport legislation is studied at a comparative level in relation to the three states at once. This aspect gives value and significance to the study, as well as the greatest reliability of the results obtained. The authors review the main features of the legislation of these countries, identify similar and distinctive aspects concerning the historical formation of the transport legislation, the structure of the transport legislation, as well as the possibility of consolidating the norms governing transport activities in a single regulatory legal act. Based on the analysis, proposals are made regarding the need to modernize certain provisions of the transport legislation of Russia and Kazakhstan, which can be considered the main result of the work. In particular,

the authors come to the conclusion that it is necessary to change the legal regulation of the carriage of passengers by air in Russia and Kazakhstan, as well as in connection with the presence in practice of such phenomena as overbooking.

*Keywords: transport legislation, Germany, Russia, Kazakhstan, transport charters and codes, German commercial code, road transport, railway transport, air transport.*

### Список литературы:

1. Бажина М.А. Особенности развития транспортного законодательства в период с 1930 по 1964 года // Советский конституционализм, государство и право в 1930 – 1964 гг.: доктрина, институты и репрезентации: Материалы круглого стола / под общ. ред. К.С. Коровина, В.С. Плетникова. Екатеринбург: УрГЮУ, 2020. – С. 53-68.
2. Бажина М.А. К вопросу о систематизации транспортного законодательства РФ // Транспортное право и безопасность. 2021. № 2 (38). – С. 42-52.
3. Белых В.С. Система транспортного законодательства: о значении и актуальных вопросах развития // Право и экономика. 2020. № 3 (385). – С. 5-11.
4. Белых В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕвразЭС. М.: Проспект, 2009. – 152 с.
5. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: в 5 кн. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2003. – 910 с.
6. Идрышева С.К. Претензия и ее роль в регулировании частных правоотношений // Вестник МЮ РК. 2020. № 4 (35). – С. 45-50.
7. Мартынов А.С. Договор перевозки по законодательству Республики Казахстан // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/dogovor-perevozhki-po-zakonodatelstvu-respubliki-kazahstan> (27.09.2021).
8. Матузов Н.И. Актуальные проблемы теории права. Саратов: Изд-во Саратов. гос. акад. права, 2004. – 510 с.
9. Омаров Ж.М. Вопросы кодификации законодательства о транспорте в Республике Казахстан // Право и государство. 2009. № 1 (42). – С. 176-190.
10. Сарсембаев М.А. Казахстанские и международно-правовые нормы об экологически чистых транспортных средствах // Право и государство. 2019. № 1 (82). – С. 97-110.
11. Соловьева М.А. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии: сравнительно-правовое исследование: диссертация ... кандидата юридических наук. Екатеринбург, 2012. – 205 с.
12. Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. М.: Фирма «СПАРК», 1994. – 335 с.
13. Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition, Gutertransport und Lagergrschaft. Munchen: Verlag C.H. Beck, 2010. – 1811 s.
14. Heit P. Права авиапассажиров в странах Европейского Союза в случае длительной задержки или отмены рейса, а также в случае отказа в посадке на рейс. Германно-Российская ассоциация юристов // Сборник статей о праве Германии. 2017. Выпуск № 2. – С. 268-271.
15. Wieske T. Transportrecht. Berlin: Springer, 2008. – 345 s.

### References (transliterated):

1. Bazhina M.A. Osobennosti razvitiya transportnogo zakonodatel'stva v period s 1930 po 1964 goda // Sovetskij konstitucionalizm, gosudarstvo i pravo v 1930 – 1964 gg.: doktrina, instituty i reprezentacii: Materialy kruglogo stola / pod obshch. red. K.S. Korovina, V.S. Pletnikova. Ekaterinburg: UrGYUU, 2020. – S. 53-68.
2. Bazhina M.A. K voprosu o sistematizacii transportnogo zakonodatel'stva RF // Transportnoe pravo i bezopasnost'. 2021. № 2 (38). – S. 42-52.
3. Belyh V.S. Sistema transportnogo zakonodatel'stva: o znachenii i aktual'nyh voprosah razvitiya // Pravo i ekonomika. 2020. № 3 (385). – S. 5-11.
4. Belyh V.S. Transportnoe zakonodatel'stvo Rossii i zarubezhnyh gosudarstv, ES, SHOS, EvrAzES. M.: Prospekt, 2009. – 152 s.
5. Braginskij M.I., Vitryanskij V.V. Dogovornoe pravo: v 5 kn. Kn. 4. Dogovory o perezovke, buksirovke, transportnoj ekspedicii i inyh uslugah v sfere transporta. M.: Statut, 2003. – 910 s.
6. Idrysheva S.K. Pretenziya i ee rol' v regulirovanii chastnyh pravootnoshenij // Vestnik MYU RK. 2020. № 4 (35). – S. 45-50.
7. Martynov A.S. Dogovor perezovki po zakonodatel'stvu Respubliki Kazahstan // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/dogovor-perezovki-po-zakonodatelstvu-respubliki-kazahstan> (27.09.2021).
8. Matuzov N.I. Aktual'nye problemy teorii prava. Saratov: Izd-vo Saratov. gos. akad. prava, 2004. – 510 s.
9. Omarov Zh.M. Voprosy kodifikacii zakonodatel'stva o transporte v Respublike Kazahstan // Pravo i gosudarstvo. 2009. № 1 (42). – S. 176-190.
10. Sarsembaev M.A. Kazahstanskije i mezhdunarodno-pravovye normy ob ekologicheski chistyh transportnyh sredstvah // Pravo i gosudarstvo. 2019. № 1 (82). – S. 97-110.
11. Solov'eva M.A. Dogovor perezovki gruzov zheleznodorozhnym transportom v Rossii i Germanii: sravnitel'no-pravovoe issledovanie: dissertaciya ... kandidata yuridicheskikh nauk. Ekaterinburg, 2012. – 205 s.
12. Shershenevich G.F. Uchebnik torgovogo prava. M.: Firma «SPARK», 1994. – 335 s.
13. Koller I. Transportrecht. Kommentar zu Spedition, Gutertransport und Lagergrschaft. Munchen: Verlag C.H. Beck, 2010. – 1811 s.
14. Heit P. Prava aviapassazhirov v stranah Evropejskogo Soyuza v sluchae dlitel'noj zaderzhki ili otmeny rejsa, a takzhe v sluchae otkaza v posadke na rejs. Germano-Rossijskaya asociaciya yuristov // Sbornik statej o prave Germanii. 2017. Vypusk № 2. – S. 268-271.
15. Wieske T. Transportrecht. Berlin: Springer. 2008. – 345 s.

Для цитирования и библиографии: Белых В.С., Идрышева С.К., Бажина М.А. Особенности транспортного законодательства России, Казахстана и Германии: сравнительно-правовой аспект // Право и государство. 2021. № 4(93). – С. 71-89. DOI: 10.51634/2307-5201\_2021\_4\_71

---

Материал поступил в редакцию 08.10.2021.