

ПРОБЛЕМЫ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОГО ПРАВА

Т.П. Ахрем*

ИСТОЧНИКИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Ключевые слова: правовое регулирование, договор перевозки, железнодорожный транспорт, опасные грузы, безопасность, лицензирование.

T.P. Akhrem. The Sources of Legal Regulation of Dangerous Cargoes Transportation by Rail Transport

Effective functioning of railway transportation in Russian Federation have a great importance for creation of conditions for modernization and transition to innovative way of development. The perspective of the further social and economic development of the country depends on a condition and quality of work of a railway transportation.

The main objective of legal regulation of dangerous cargoes transportation by rail is an establishment of rules and norms that regulate process of dangerous cargoes transportation in a such way that it performs effectively and as the most essential in safety.

At the present time there exist a lot of rules that regulate some aspects of transportation process including transportations of dangerous cargoes. The separate character of regulatory acts on each question of transportation process complicates their application in practice.

The author analyzes sources of legal regulation of transportation of dangerous cargoes by rail transportation and makes suggestions on improvement of statutory acts.

Железнодорожный транспорт имеет особое стратегическое значение для Российской Федерации. Он является ведущим элементом транспортной системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны, а также является самым доступным транспортом для миллионов граждан.

Эффективное функционирование железнодорожного транспорта Российской Федерации играет исключительную роль в создании условий для модернизации и перехода на инновационный путь развития. От состояния и качества его работы зависят перспективы дальнейшего социально-экономического развития страны.

Одной из основных задач экономического развития Российской Федерации является формирование доступной и устойчивой транспортной системы как инфраструктурного базиса для обеспечения транспортной целостности, неза-

* Аспирант Московской государственной юридической академии имени О.Е. Кутафина.
[3637747@mail.ru]

висимости, безопасности и обороноспособности страны, социально-экономического роста и обеспечения условий для реализации потребностей граждан в перевозках.

Основная цель правового регулирования перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом состоит в установлении таких правил и норм, при которых процесс перевозки опасных грузов будет эффективным и, самое главное, безопасным.

В целях реформирования системы железнодорожного транспорта Правительством РФ принято Постановление от 18 мая 2001 г. № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте»¹, которым предусмотрено осуществление данной реформы в три этапа.

В результате первого этапа реформы (2001–2002 гг.) разделены функции государственного регулирования и управления хозяйственной деятельностью на федеральном железнодорожном транспорте². Функции хозяйственного управления на железнодорожном транспорте полностью перешли к единому хозяйствующему субъекту – ОАО «РЖД».

С целью создания эффективного механизма государственного регулирования перевозочного процесса и в развитие положений, закрепленных в гл. 40 (ст. 784–800) части второй Гражданского кодекса РФ (далее – ГК РФ)³, в данный период были подготовлены и приняты важнейшие нормативные правовые акты специального назначения. Так, в Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 18–ФЗ «Устав железнодорожного транспорта РФ»⁴ были определены основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных связанных с перевозками услуг. В Федеральном законе от 10 января 2003 г. № 17–ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»⁵ установлены правовые, организационные и экономические условия функционирования железнодорожного транспорта общего пользования, основы взаимодействия организации железнодорожного транспорта с органами государственной власти и организациями других видов транспорта, кроме того, основы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта необщего пользования.

Кроме того, были внесены изменения в Федеральный закон от 17 августа 1995 г. № 147–ФЗ «О естественных монополиях»⁶, в Налоговый кодекс Российской-

¹ Сборник законодательства РФ. 2001. № 23. Ст. 2366.

² Постановление Правительства РФ от 18 октября 2003 г. № 585 «О создании открытого акционерного общества “Российские железные дороги”» // Сборник законодательства РФ. 2003. № 39. Ст. 3766.

³ Сборник законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.

⁴ Сборник законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 170.

⁵ Там же. № 2. Ст. 169.

⁶ Сборник законодательства РФ. 1995. № 34. Ст. 3426.

ской Федерации⁷ и другие нормативные акты Правительства Российской Федерации, вытекающие из федеральных законов и обеспечивающие дальнейшую реализацию Программы структурной реформы. Кроме того, были разработаны Правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования⁸, Правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования⁹ и введен в действие новый Прейскурант № 10-01¹⁰.

Целью второго этапа реформирования российского железнодорожного транспорта (2003–2005 гг.) являлось создание реальной конкурентной среды. В ходе данного этапа советом директоров ОАО «РЖД» приняты решения о создании 27 дочерних обществ, в том числе по сферам деятельности: производство и капитальный ремонт путевой техники; производство средств железнодорожной автоматики и телемеханики; капитальное строительство и проектно-изыскательские работы; ремонт грузовых вагонов; контейнерные грузовые перевозки; пригородные пассажирские перевозки¹¹.

Упорядочены функции федеральных органов исполнительной власти, осуществляющие государственное регулирование в области транспорта. Функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере железнодорожного транспорта закреплены за Министерством транспорта Российской Федерации, которое как федеральный орган исполнительной власти представляет в Правительстве Российской Федерации железнодорожный транспорт в целом¹². В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 11 июня 2004 г. № 274¹³ обеспечение транспортной безопасности относится именно к компетенции Министерства транспорта Российской Федерации. Органом исполнительной власти, осуществляющим функции по реализации государственной политики, оказанию государственных услуг и управлению

⁷ Собрание законодательства РФ. 1998. № 31. Ст. 3824.

⁸ Постановление Правительства РФ от 25 ноября 2003 г. № 710 «Об утверждении Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования» // Собрание законодательства РФ. 2003. № 48. Ст. 4680.

⁹ Постановление Правительства РФ от 20 ноября 2003 г. № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» // Собрание законодательства РФ. 2003. № 47. Ст. 4552.

¹⁰ Постановление ФЭК РФ от 17 июня 2003 г. № 47-т/5 «Об утверждении Прейскуранта № 10-01 “Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами”» // Росс. газ. 2003. 20 авг. № 164.

¹¹ Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации. 5-е изд., перераб. и доп. / под ред. В.А. Вайпана. М., 2007. С. 14.

¹² Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2004. № 32. Ст. 3342.

¹³ Постановление Правительства РФ от 11 июня 2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2004. № 24. Ст. 2429.

государственным имуществом в сфере железнодорожного транспорта, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере является Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)¹⁴.

Результатом реализации третьего этапа Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте (2006–2010 гг.) стало дальнейшее развитие конкурентного рынка в области железнодорожных перевозок. В сфере предоставления вагонов под грузовые перевозки созданы дочерние общества ОАО «РЖД» – ОАО «Первая грузовая компания» и ОАО «Вторая грузовая компания». Если в 2003 г. вагонами частных операторов выполнялось около 22 % грузооборота, то к 2010 г. – уже почти 78 %. Всего с начала реформирования создано более 70 дочерних обществ ОАО «РЖД» (в том числе ремонтного комплекса, сервиса подвижного состава, строительства и ремонта инфраструктуры, логистики)¹⁵.

Однако, несмотря на успехи структурной реформы железнодорожного транспорта в Российской Федерации, ее мероприятия и результаты оказались недостаточны для того, чтобы в короткие сроки создать эффективные источники развития, позволяющие обеспечить масштабное привлечение средств в развитие отрасли и ее модернизацию, сформировать условия для ее долговременного устойчивого роста и повышения конкурентоспособности на мировом рынке.

Российские железные дороги не всегда оказываются способны адекватно и гибко реагировать на внешние вызовы, в результате чего потенциальные возможности для получения экономической выгоды могут обращаться в источник проблем. В адрес железнодорожного транспорта все чаще звучит критика, основными пунктами которой являются рост тарифов и отсутствие стабильности отправки и доставки грузов получателям. Ключевыми проблемами, обусловившими формирование системного дефицита провозной способности, являются: неэффективная система диспетчеризации вагонопотоков в условиях отсутствия инвентарного парка, а также неспособность перевозчика осуществлять эффективное управление приватным парком с учетом экономических интересов операторов (обеспечение требуемого уровня доходности парка) и грузовладельцев (стабильность отгрузки продукции потребителям и оптимизация логистических издержек); перегруженность железнодорожной инфраструктуры; высокий уровень износа и нехватка магистральных и маневровых локомотивов.

В целях решения данных проблем Распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877р утверждена Стратегия развития железнодорожного транс-

¹⁴ Постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 397 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2004. № 32. Ст. 3344.

¹⁵ См.: *Реушеников В.* Выступление на заседании расширенной коллегии Министерства транспорта РФ по вопросу реализации структурной реформы железнодорожного транспорта от 19 октября 2010 г.

порта в Российской Федерации до 2030 г. (далее – Стратегия)¹⁶, которая должна обеспечить решение задачи эффективной реализации уникального географического потенциала страны на базе комплексного развития всех видов транспорта и связи в части, касающейся российских железных дорог.

Одной из основных задач Стратегии является приведение уровня качества и безопасности перевозок в соответствии с требованиями населения и экономики и лучшими мировыми стандартами на основе технологического и технического развития железнодорожного транспорта.

Стратегия включает в себя 2 этапа. Первый этап – это этап модернизации железнодорожного транспорта (2008–2015 гг.), предусматривающий обеспечение необходимых пропускных способностей на основных направлениях перевозок, коренную модернизацию существующих объектов инфраструктуры, обеспечение перевозок подвижным составом с исключением парков с истекшим сроком службы, разработку новых технических требований к технике и технологии, начало проектно-изыскательских работ и строительство новых железнодорожных линий, а также строительство первоочередных железнодорожных линий. На втором этапе динамичного расширения железнодорожной сети (2016–2030 гг.) предусматривается создание инфраструктурных условий для развития новых точек экономического роста в стране, выход на мировой уровень технологического и технического развития железнодорожного транспорта и повышение глобальной конкурентоспособности российского железнодорожного транспорта.

Инновационное развитие транспортной системы в Российской Федерации невозможно без обеспечения необходимого уровня безопасности. Поэтому не случайно, что Стратегией повышение уровня безопасности функционирования железнодорожного транспорта рассматривается как важнейший государственный приоритет развития и модернизации отрасли, научных исследований и текущей эксплуатационной работы.

Подпунктом 4 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16–ФЗ «О транспортной безопасности»¹⁷ определено, что транспортная безопасность обеспечивается реализацией определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. Разъясняется, что такое «акт незаконного вмешательства»: это «противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий» (п. 1 ст. 1). То есть акт незаконного вмешательства может быть совершен посредством исполнения действий, которые данное конкретное лицо совершать не должно, либо несовершения лицом действий, которые оно должно было и могло совершить.

¹⁶ Собрание законодательства РФ. 2008. № 29 (часть II). Ст. 3537.

¹⁷ Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16–ФЗ «О транспортной безопасности» в большинстве своем содержит нормы общего характера, не предусматривая конкретных мер и процедур обеспечения транспортной безопасности, что значительно увеличивает массив подзаконных актов. В развитие данного Закона Минтранс России приказом от 8 февраля 2011 г. № 43 утвердил Требования по обеспечению транспортной безопасности, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта¹⁸, которые определяют систему мер, реализуемых субъектами транспортной инфраструктуры для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения актов незаконного вмешательства.

Таким образом, на законодательном уровне транспортная безопасность определена в качестве одного из видов государственной (национальной) безопасности.

В связи с возможностью причинения значительного ущерба здоровью и имуществу людей при авариях законодательство Российской Федерации предъявляет особые требования к деятельности, связанной с опасными грузами на железнодорожном транспорте.

Законодательно термин «опасный груз» закреплен в ст. 2 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации и определяется как груз, который в силу присущих ему свойств при определенных условиях при перевозке, выполнении маневровых, погрузочно-разгрузочных работ и хранении может стать причиной взрыва, пожара, химического или иного вида заражения либо повреждения технических средств, устройств, оборудования и других объектов железнодорожного транспорта и третьих лиц, а также причинения вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде.

Опасные грузы по характеру опасных свойств подразделяются на 9 классов. К перевозке по железным дорогам допускаются опасные грузы, именованные в Алфавитном указателе опасных грузов, допущенных к перевозке железнодорожным транспортом (Приложение 2) и в Перечне опасных грузов класса 1 и особенности их перевозки (Приложение 10) к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам¹⁹. Указанные Правила являются нормативным правовым актом, регулирующим деятельность, связанную с перевозками опасных грузов по железным дорогам Содружества Независимых Государств (СНГ), которым необходимо руководствоваться при осуществлении перевозок опасных грузов и по железным дорогам Российской Федерации.

¹⁸ Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. 4 апр. № 14.

¹⁹ Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам / утв. Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, протокол от 5 апреля 1996 г. № 15 // СПС «КонсультантПлюс».

Перевозки опасных грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении производятся в соответствии с Правилами перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении²⁰.

Перевозки опасных грузов между странами, железные дороги которых являются участниками Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)²¹, но не являются участниками Содружества, регламентируются Правилами перевозок опасных грузов (Приложение 2 к СМГС), а между государствами – участниками Содружества и странами, железные дороги которых не являются участниками СМГС, осуществляются на основе особых соглашений.

Перевозки опасных грузов наливом по российским железным дорогам, согласно разъяснению Минтранса России²², производятся в соответствии с Правилами перевозок железнодорожным транспортом грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума²³ (Правила внутренние) и Правилами перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума²⁴ (Правила международные), при этом на территории Российской Федерации Правила внутренние (за исключением раздела 2) применяются в части, не противоречащей Правилам международным.

Общие требования по: изготовлению, ремонту и эксплуатации подвижного состава для этих перевозок; подготовке опасных грузов к перевозкам; пригодности тары и упаковки, используемой для перевозки опасных грузов; организации перевозочного процесса на магистральном и промышленном железнодорожном транспорте; организации контроля за перевозкой опасных грузов установлены Правилами безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом²⁵.

В настоящее время продолжают действовать большое количество правил, регулирующих отдельные вопросы перевозочного процесса, в том числе и пере-

²⁰ Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (утв. МПС СССР, Минморфлотом СССР, Минречфлотом РСФСР 17/24 апреля 1956 г.) // СПС «КонсультантПлюс».

²¹ Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) // СПС «КонсультантПлюс».

²² Телеграмма ОАО «РЖД» от 12 августа 2009 г. № 13517 // СПС «КонсультантПлюс».

²³ Приказ МПС России от 18 июня 2003 г. № 25 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума» // Росс. газ. 2003. 20 июня. № 119.

²⁴ Правила перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума / утв. Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств, протокол от 22 мая 2009 г. // СПС «КонсультантПлюс».

²⁵ Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом / утв. Постановлением Госгортехнадзора РФ от 16 августа 1994 г. № 50 // СПС «КонсультантПлюс».

возки опасных грузов. Основными из них являются: «Правила приема заявок на перевозку грузов железнодорожным транспортом»²⁶, «Правила заполнения перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом»²⁷, «Правила приема грузов к перевозке железнодорожным транспортом»²⁸, «Правила пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте»²⁹, «Правила переадресовки грузов на железнодорожном транспорте»³⁰, «Правила исчисления сроков доставки грузов железнодорожным транспортом»³¹, «Правила выдачи грузов на железнодорожном транспорте»³², «Правила предъявления и рассмотрения претензий, возникших в связи с осуществлением перевозок грузов железнодорожным транспортом»³³, «Правила оформления и взыскания штрафов при перевозках грузов железнодорожным транспортом»³⁴ и многие другие.

Наличие специальных нормативных актов по каждому вопросу перевозочного процесса достаточно сильно затрудняет применение их на практике. Для участников данных правоотношений создание одного нормативного акта на уровне федерального закона, содержащего нормы многочисленных правил, положений и инструкций, в значительной степени облегчило бы процесс правоприменения.

В связи с тем, что к перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом предъявляются особые требования, данная деятельность подлежит лицензированию. Согласно ст. 5 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» лицензирование отдельных видов деятельности в области железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Федеральным законом от 8 августа 2001 г. № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности»³⁵ предусматривалось лицензирование следующих видов деятельности в области железнодорожного транспорта: перевозки пассажиров и багажа железнодорожным транспортом (пп. 63 п. 1 ст. 17); перевозки железнодорожным транспортом грузов (пп. 64 п. 1 ст. 17); перевозки железнодорожным транспортом грузобагажа (пп. 65 п. 1 ст. 17); транспортировка

²⁶ Приказ МПС России от 16 июня 2003 г. № 21 // Российская газета. 2003. 20 июня. № 119.

²⁷ Приказ МПС России от 18 июня 2003 г. № 39 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2004. № 5.

²⁸ Приказ МПС России от 18 июня 2003 г. № 28 // Росс. газ. 2003. 20 июня. № 119.

²⁹ Приказ МПС России от 17 июня 2003 г. № 24 // Росс. газ. 2003. 20 июня. № 119.

³⁰ Приказ МПС России от 18 июня 2003 г. № 44 // Росс. газ. 2003. 12 авг. № 159.

³¹ Приказ МПС России от 18 июня 2003 г. № 27 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2004. № 4.

³² Приказ МПС России от 18 июня 2003 г. № 29 // Росс. газ. 2003. 20 июня. № 119.

³³ Приказ МПС России от 18 июня 2003 г. № 42 // Росс. газ. 2003. 25 июля. № 148.

³⁴ Приказ МПС России от 18 июня 2003 г. № 43 // Росс. газ. 2003. 7 авг. № 156.

³⁵ Росс. газ. 2001. 10 авг.

грузов (перемещение грузов без заключения договора перевозки) по железнодорожным путям общего пользования, за исключением уборки прибывших грузов с железнодорожных выставочных путей, возврата их на железнодорожные выставочные пути (пп. 66 п. 1 ст. 17); погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте (пп. 70 п. 1 ст. 17). Данный Федеральный закон от 08 августа 2001 г. № 128-ФЗ утрачивает силу в связи с изданием Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», который, за исключением отдельных положений, вступает в силу по истечении 180 дней после дня его официального опубликования³⁶.

Положение о необходимости лицензирования погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте в Федеральном законе от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ (пп. 27 ч. 1 ст. 12) сохраняется (пп. 27 п. 1 ст. 12). Также предусмотрено, что лицензированию подлежит деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров (пп. 25 п. 1 ст. 12) и деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов (пп. 26 п. 1 ст. 12). Лицензии на остальные виды деятельности в области железнодорожного транспорта прекращают действие со дня вступления в силу Федерального закона от 04 мая 2011 г. № 99-ФЗ.

Постановлением Правительства РФ от 15 марта 2006 г. № 134 «О лицензировании отдельных видов деятельности на железнодорожном транспорте» утверждено Положение о лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте³⁷.

Данное Положение определяет порядок лицензирования погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте, осуществляемой юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, лицензионные требования, предъявляемые к лицензиату, лицензионные условия осуществления погрузочно-разгрузочной деятельности с опасными грузами, определение того, что является грубым нарушением лицензионных требований и условий, документы, необходимые для получения лицензии.

В качестве федерального органа исполнительной власти, осуществляющего лицензирование погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте, согласно Постановлению Правительства РФ от 21 ноября 2011 г. № 957 «Об организации лицензирования отдельных видов деятельности» определена Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)³⁸.

Положения о лицензировании деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом пассажиров и деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов пока не приняты Правительством РФ.

³⁶ Росс. газ. 2011. 6 мая.

³⁷ Собрание законодательства РФ. 2006. № 12.

³⁸ Собрание законодательства РФ. 2011. № 48.

К источникам правового регулирования железнодорожной перевозки опасных грузов необходимо отнести постановления пленумов Верховного Суда РФ и Высшего Арбитражного Суда РФ, обеспечивающие единообразие судебной практики.

Особенно активно проблема судебной практики как источника права обсуждается в последнее десятилетие, что обусловлено существенными переменами, произошедшими в жизни общества. Объектом дискуссии стало и такое явление, как судебный прецедент.

Данная проблема обусловлена имеющимися пробелами в правовом регулировании. Безусловно пробелы должны устраняться, но вопрос состоит в том, кто и в какой форме это должен делать. Роль судебной практики в этом велика, но безгранична.

Высший Арбитражный Суд РФ обладает правом давать разъяснения по вопросам судебной практики. Такое право закреплено в ст. 127 Конституции РФ³⁹, в ст. 9, 10 Федерального конституционного закона «Об арбитражных судах в Российской Федерации»⁴⁰, в ст. 23 Федерального конституционного закона «О судебной системе Российской Федерации»⁴¹. Такие разъяснения принимаются Пленумом Высшего Арбитражного Суда РФ в форме постановлений. Правовая природа таких разъяснений с точки зрения отнесения их к источникам права составляет предмет дискуссий. Вместе с тем значение разъяснений для направления судебной практики, придания ей единообразия не может подвергаться сомнениям⁴².

В связи с этим показательным является Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»⁴³, в котором даются очень важные для арбитражных судов разъяснения по применению Устава железнодорожного транспорта.

При применении нормативных правовых актов в сфере перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом возникает много вопросов, как в теории гражданского права, так и на практике. Изменение законодательства в этой сфере требует тщательного изучения отношений, поиска пробелов и коллизий в законодательстве, а также выработки предложений по совершенствованию действующих нормативных правовых актов, применению их на практике

³⁹ Росс. газ. 2009. 21 янв. № 7.

⁴⁰ Собрание законодательства РФ. 1995. № 18. Ст. 1589.

⁴¹ Собрание законодательства РФ. 1997. № 1. Ст. 1.

⁴² См.: Занковский С.С. Некоторые аспекты применения законодательства о залоге // Вестник арбитражной практики. 2011. № 3. С. 6.

⁴³ См.: Хозяйство и право. 2005. № 12.