

Көлік құқығы кешенді құқық саласы ретінде

Ильясова Г.А.

Е.А.Бөкетов атындағы Қарағанды мемлекеттік университеті

Статья посвящена исследованию проблемы отраслевой принадлежности транспортного права в системе права Республики Казахстан. В ней рассматриваются понятие, предмет и метод транспортного права, соотношение транспортного права и транспортного законодательства, проводится анализ теоретических проблем о месте транспортного права в системе права. Автор, обобщив концептуальные теории «системы права» и «комплексных отраслей», научные взгляды зарубежных и отечественных ученых-правоведов, пришел к выводу, что транспортное право является комплексной отраслью права, существующей наряду с основными отраслями права.

This article is about investigation of the issues of transport law in legal system of the Republic of Kazakhstan. It provides the meaning, subject and methods of transport law, the balance between transport law and transport legal process, analysis of the theoretical problems concerning the place of transport law in legal system. Analyzing the conceptual theories of «legal system» and «complex branches», scientific views of point of foreign and national scientists the author came to conclusion that transport law is a complex branch of law which exists with the other branches.

Көлік ел экономикасының маңызды құрамдас бөлігі ретінде мемлекетіміздің негізгі стратегиялық объектілерінің бірі болып табылады. Әсіресе кең, байтақ жері бар және Еуразияның орталығы ретінде геосаяси мәнге ие Қазақстан Республикасы үшін өте жоғары роль атқарады. Шаруашылықтың инфрақұрылымдық саласы ретінде көлік жүктер мен жолаушыларды тасымалдап жеткізуді қамтамасыз ете отырып, экономика салаларының біртұтастығын қамтамасыз етеді.

Соңғы кезде нарықтық қатынастарды дамытуға және көлік жүйесінде бәсекелестікті дамытуға бағытталған экономиканы жандандыру нәтижесінде одан әрі ілгерілеуге нақты алғы шарттар жасалды. Соңғы онжылдықта Қазақстанда нарықтық талаптарға бейімделген көліктік қызмет көрсету нарығы қалыптасты. Алайда еліміздің көлік жүйесінің қуатты әлеуеті, соның ішінде Қазақстанның аумағы арқылы өтетін халықаралық мүмкіндігі әзірше жеткілікті тиімді пайдаланылмайды. Осы аталған мәселелерді шешу мақсатында ҚР мемлекеттік көлік саясатының тұжырымдамасында аталған негізгі басымдықтардың бірі Қазақстан көлік кешенін халықаралық көлік жүйесіне кіргізу және елдің транзиттік әлеуетін дамыту болып табылады [1].

Қазіргі уақытта Қазақстанда демократиялық мемлекеттің құқықтық негізін құру үрдісі жүргізілуде. Қазақстан Республикасының Конституциясында бекітілген құқықтық қатынастарды реттеуші заңның жоғары тұруы қоғамдық өмірдің барлық қырларын, соның ішінде көліктік қатынастарды да реттейтін заңнамаларда көрініс табуы тиіс. Мәселен, көлік саласында алуан түрлі, айрықша, әлі де зерттелмеген қатынастар туындайды. Мұндай қатынастарды құқықтық реттеу өзекті мәселе болып табылады. Тәуелсіздігімізді алғалы бері нормативтік-құқықтық актілер жаңадан қабылданып, заңды күшіне енгізіліп жатыр. Соған сәйкес көлік кешенінің нормативтік-құқықтық негізі нарықтық экономикаға сәйкес құрылып жатыр. Сондықтан бұл үрдіс аяқтала қойған жоқ, әлі де жетілдірілу үстінде деп айтуымыз керек. Бірақ, өкінішке орай, осы күнге дейін көлік құқығы теориясының көптеген өзекті мәселелі сұрақтары ғылыми негізделмеген және ғалымдардың

көзқарастары қарама-қайшы күйінде қалып отыр. Солардың ішіндегі ең басты мәселелер көлік құқығының ұғымы, оның табиғаты және құқық жүйесіндегі орны туралы.

Еліміздің экономикасында көлікпен байланысты қатынастар маңызды мәнге ие. Көліктік құқық қатынастарына деген қызығушылықтың күн өткен сайын артуы келесі себептермен түсіндіріледі.

Біріншіден, нарықтық қатынастарды дамыту және ұлттық құқық жүйесінің қалыптасуы жағдайында бұрын жеткілікті зерттелмеген құқық салаларын, олардың ҚР құқық жүйесінде алатын орны мен рөлін анықтау маңыздылығы арта түседі. Солардың бірі — көлік құқығы. Тәжірибеде көлік құқығының нормалары кеңінен қолданылғанымен, оларға теориялық тұрғыда зерттеулер жүргізілмеген, жеткілікті түсініктер берілмеген.

Екіншіден, қазіргі уақытта мемлекеттік стратегиялық маңызды объект ретінде, экономиканың құрамдас бөлігі ретінде көлік жүйесінің маңызы артып отыр.

«Жаһандану жағдайында Қазақстанның кең байтақ аумағын ескере отырып, экономиканың және мемлекеттің бәсекеге қабілеттілігі көбіне көлік-коммуникация кешенінің тиімді қызметіне байланысты болады. Мемлекеттік көлік және транзиттік саясатқа сәйкес келетін жоғары технологиялы көлік инфрақұрылымы отандық тауарлардың, қызмет көрсетулердің және тұтас экономиканың бәсекеге қабілеттілігінің кепілдігі болып табылады. Стратегия дамуы мен тиімді жұмыс істеуі елеулі дәрежеде мемлекеттің саясатына байланысты болатын көліктің темір жол, автомобиль, қалалық жолаушылар, әуе және су көлігі түрлерін қамтиды. Қазіргі жағдайда көлік Қазақстан экономикасында маңызды рөл атқарады.

Республиканың қалалары мен елді мекендерін өзара байланыстыра отырып, көлік мемлекеттің аумақтық және әкімшілік тұтастығын қамтамасыз етуде, оның қорғаныс қабілеттілігі мен қауіпсіздігінде негізгі рөл атқарады» [2].

Үшіншіден, Қазақстан көліктік жүйесінің көліктік инфрақұрылымның даму деңгейін, отандық тасымалдаушылардың ішкі және сыртқы көліктік қызмет көрсету нарығында бәсекеге қабілетін, транзиттік әлеуеттің тиімділігін жоғарылату жолымен әлемдік көліктік жүйеге интеграциялануы ұлттық көліктік заңнаманың халықаралық заңнамамен үйлесімділігін қамтамасыз етуді мемлекет алдына міндет етіп қояды.

Төртіншіден, көлік саласының маңыздылығына және оның өзекті мәселелерінің болуына қарамастан, Қазақстанда көлік құқығын құқық саласы ретінде жеке зерттеуге арналған монографиялық еңбектер, оқу құралдары жоқ. Қазақстанда аталған құқық саласында жазылған еңбектердің болмауы, көліктік шарттар жүйесіне жүргізілген ғылыми зерттеулердің мардымсыздығы оның негізгі институттарының мәнісін теориялық тұрғыда талдауды қажет етеді.

Алдымен көлік құқығының пәнін анықтау үшін осы құқықпен реттелетін қатынастарды анықтау қажет. *Көліктік қатынастар* деп көліктік қызметке қатысушылардың арасында туындайтын және қалыптасатын қоғамдық қатынастарды түсінеміз. Көліктік қатынастар — ең көп таралған, жиі пайда болатын қоғамдық қатынастар.

Көліктік қызмет — бұл коммерциялық мақсатта көлік құралдарымен жүктерді, жолаушыларды, қол жүктерін, поштаны тасымалдау бойынша қызмет көрсету, қатынас жолдарын пайдалану, техникалық қызмет көрсету, көлік құралдарын пайдалана отырып өзге де қызметтерді орындау пәні болып табылатын қызмет.

Көлік құқығы нормаларымен реттелетін көліктік қызметке келесі ұқсас қызмет түрлері кірмейді: көліктік емес ұйымдардың окшауланған аумағында көлік құралдарын шаруашылық жүргізу үшін пайдалану, мәселен, кәсіпорын ішінде, қоймаларда көліктік қызмет; ғимараттарда лифттермен жүктерді және жолаушыларды көтеру қызметі; сондай-ақ космостық аппараттардың ұшуы; ойын-сауық орталықтарында қозғалыс құрамын пайдалану жолымен аттракциондар; жалпы қолданыстағы қатынас жолдарынан окшауланған аумақтардағы спорттық және ойын-сауық қызметі (автожарыс, қайықпен жарысу); автомобиль көлігімен кәсіпорын аумағында (мысалы, қазба жұмыстарында) тасымалдау қызметі және т.б.

Көлік саласында туындайтын қатынастар өзіндік ерекшелікке ие.

Біріншіден, көлік қызметін мемлекеттік реттеу құқықтық қамтамасыз ету, лицензиялау, техникалық реттеу, салық салу, несие беру, қаржыландыру және баға белгілеу, инвестициялық, біртұтас әлеуметтік және ғылыми-техникалық саясат жүргізу, Қазақстан Республикасының заңдарын көлік кәсіпорындарының орындауын бақылау жолымен жүзеге асырылады.

Жергілікті өкілді және атқарушы органдар көлік құқығын қалыптастыруға қатысады. Өйткені көлік табиғи монополия саласына жатады. Мәселен, қалалық жолаушылар таситын көліктің тұрақты

сапар желісінде жолаушылар тасымалдауды ұйымдастыру кезінде тасымалдаушылар жергілікті атқарушы органдармен немесе оларға осы сапар желісінде қызмет көрсетуге уәкілеттік берген органдармен шарт жасасуға тиіс.

Екіншіден, көліктік қызметтің сипаты бойынша оған қатысушылар: көліктік қызметті көрсетуші — көлік ұйымы мен көліктік қызметті тұтынушы — азаматтар, ұйымдар арасындағы қатынастар азаматтық құқық саласында реттеледі. Тасымалдаушымен жүзеге асырылатын қызметтердің нәтижесінде мүлік, өнім пайда болмайды, қызмет көрсетуші міндетті әрекеттерді орындайды. ҚР АҚ-нің 115-бабына сәйкес, көліктік қызмет көрсету азаматтық құқықтың объектісі ретінде мүліктік игіліктерге жатады. Мәселен, жүкті тасымалдай отырып, жүкті қабылдап алушыға жеткізіп беру, яғни кеңістікте материалдық объектілерді бір жерден екінші жерге жеткізу бойынша қызмет көрсетіледі. Сөйтіп, тасымалдаушы мен оның қызметін тұтынушы тараптың арасында тасымалдау бойынша міндеттемелік қатынастар және олармен байланысты басқа да қоғамдық қатынастар туындайды.

Үшіншіден, көліктік қызметті орындау кезінде жүктерді, жолаушыларды тасымалдау көліктің әр түрімен және әр түрлі тасымалдаушылармен (аралас қатынас бойынша тасымалдау) жүзеге асырылғанда тасымалдаушылар арасында өзара әрекет етуді үйлестіру мәселелерін шешу қажет. Сондықтан заңнамаларда кешенді түрде көліктік қызметке қатысушылардың мүдделері ескеріліп, көліктік заңдар көліктің әр түрі бойынша ұйымдардың өзара әрекет ету ережелерін айқындайды.

Төртіншіден, көліктік қызмет көрсету аса қауіпті қайнар көздерді қолданумен байланысты (қозғалыс құрамы, жүкті тиеу-түсіру жұмыстары, жол салу құрылысын жүргізу, жоғары электр энергиясы қуатын пайдалану т.б.) болғандықтан, аса қауіпті қайнар көзді, яғни көлік құралын басқару арнайы білімді және дағдыны, денсаулық жағдайын қажет етеді, еңбек туралы заңнамаларда көлікті жүргізушілердің жұмыс күні мен демалыс уақытының ұзақтығын реттеуді талап етеді.

Бесіншіден, көлік құралдары тиісті техникалық жағдайда болып, әрбір көлік құралының иесі тіркелуі тиіс. Сондықтан заңнамаларда бекітілген көлік құралдарын есепке алу, тіркеу және техникалық жағдайын тексеру ережелері қолданысқа ие.

Алтыншыдан, көлік қоршаған ортаға лас заттарды тастайтын қайнар көздерге жатады. Сондықтан қоршаған ортаны қорғау саласында қолданыстағы заңнамаларда көлікте экологиялық талаптарды қамтамасыз ету туралы нормалар бекітілген.

Жетіншіден, халықаралық тасымалдау шет мемлекеттердің аумағында жүзеге асырылатын болғандықтан, мұндай қызмет халықаралық құқық нормаларымен реттеледі.

Бұдан байқайтынымыз, көліктік қатынастар өміріміздің кез келген саласын қамтып, құқық салаларының барлық түрімен де реттеледі.

Заң әдебиетінде көлік құқығының құқық жүйесіндегі орны туралы әр түрлі пікірлер айтылады. Олар бір-біріне қарама-қайшы пікірлер: көлік құқығы — дербес құқық саласы; көлік құқығының жеке институттары (темір жол көлігі құқығы, теңіз көлігі құқығы, әуекөлігі құқығы) — дербес құқық саласы; кәсіпкерлік құқықтың құрамдас бөлігі; кешенді құқық саласы; азаматтық құқықтың институты; заңнаманың кешенді саласы; оқшауланған құрылым; құқық жүйесіндегі туынды көп қызмет атқаратын интеграцияланған кешенді салааралық нормативтік құрылым.

Мемлекет және құқық теориясының тұжырымды ережелеріне сүйене отырып, осы аталған пікірлерге жүргізілген талдаулар, біріншіден, жалпы көлік құқығын, оның жеке институттарын — әуе құқығын [3], теңіз құқығын [4], темір жол құқығын [5] дербес құқық саласы ретінде танитын көзқарастардың қателігін айқындауға мүмкіндік береді. Өйткені, біз білетіндей, құқықты салаларға бөлу критерийлері ретінде пәні мен құқықтық реттеу әдісі болады [6; 173]. Әрбір сала өзінің ерекше құқықтық реттеу әдісіне ие. Құқықтың қоғамдық қатынастарға әсер ету тәсілдерін ажырататын басты белгісі болып құқықтық қатынастарға қатысушылардың өзара жағдайының сипаты табылады. Әдістер құқықтық реттеу пәнімен тікелей анықталады: қоғамдық қатынастардың нақты түрлерінің мазмұны өзіндік заңдық әсер ету тәсілдерін айқындайды [7].

Көлік құқығы құқықтық табиғаты әр түрлі қоғамдық қатынастарды: мүліктік, мемлекеттік басқару, жер, еңбектік қатынастарды реттейді. Қоғамдық қатынастардың әрқайсысын құқықтық реттеу әдістері де бірдей емес. Мәселен, мемлекеттік басқару қатынастары билік ету және бағындыру, мәжбүрлеу және тыйым салу әдістерін қолдану арқылы жүзеге асырылады. Бұл әдіс көлік құқығының пәніне кіретін әкімшілік, жер, салықтық, қаржылық қатынастарды реттеу үшін қолданылады. Көлік құқығының пәніне кіретін мүліктік қатынастар тараптардың құқықтарының теңдігі әдісін қолдану арқылы реттеледі.

Көлік құқығын азаматтық құқықтың институты ретінде тану да қате деп санаймыз. Өйткені ол азаматтық-құқықтық қатынастарды реттеумен ғана шектелмейді. Көлік құқығының ерекшелігі оның әкімшілік құқықпен реттелетін билік ету-ұйымдастыру қатынастарын және азаматтық құқықпен реттелетін мүлктік қатынастарды да реттеуінде. Көлік құқығының азаматтық құқық нормаларына қатысы жоқ, көліктегі мемлекеттік басқаруды, мемлекеттік бақылауды, қауіпсіздікті қамтамасыз етуді, теңіз көлігіндегі лоцмандық қызметті, әуе кемелерінің ұшуын ұйымдастыру, тағы басқа арнайы нормаларды құқықтық реттеуді назардан тыс қалдыруға болмайды. Көлік құқығының нормалары алуан түрлі болғандықтан, нақты бір құқық саласының шеңберінде сыйыспайды.

Осыған ұқсас В.С. Белых ұсынған көлік құқығын кәсіпкерлік құқықтың құрамдас бөлігі ретінде танытын пікір де негізсіз және дәлелденбеген [8]. Қазіргі уақытқа дейін кәсіпкерлік құқықтың құқық жүйесіндегі орны туралы сұрақ даулы мәселелі болып отыр. Заң ғылымында кәсіпкерлік құқықты екі жағынан түсіндіретін көзқарастар басымдық: тар мағынада — азаматтық құқықтың бөлігі немесе кең мағынада — әр түрлі құқық салаларының нормаларын біріктіретін кешенді құрылым [9].

Көлік құқығын көліктік қызметті реттейтін нормативтік-құқықтық актілердің жиынтығы болып табылатын көліктік заңнамаға ұқсатуға болмайды. Құқық жүйесі құқық нормаларының өзара байланысын білдіретін болса, заңнама жүйесі — заң шығарушының заңнамаларды белгілері бойынша жүйелендіру қызметінің нәтижесі. Өзімізге белгілі ережеге сүйенетін болсақ, заңнама — құқықтық норманың нысаны, ал нысаны мен мазмұны өзара қатысты болады. Заңнама мазмұны жағынан әр түрлі қоғамдық қатынастардың түрлерін реттеп, құқықтың бірнеше салаларының нормаларын бекітеді, себебі оның құқық саласындай ортақ пәні мен құқықтық реттеу әдісі болмайды. Бұл белгілі бір қызмет саласын реттейтін заңнаманың кешенділігін сипаттайды. Көліктік заңнама осындай қызмет түрін реттейтін кешенді сала болып табылады, оның құрамына темір жол көлігі заңнамалары, теңіз көлігі заңнамалары, автомобиль көлігі заңнамалары, әуе көлігі заңнамалары, ішкі су көлігі заңнамалары және т.б. кіреді. В.И.Гойман заңнама салаларының сан мөлшері құқық салаларының санынан асып түседі деген қорытындыға келеді [6; 179]. Сондықтан көлік құқығы әр түрлі қоғамдық қатынастарды реттейтін, бірнеше құқық салаларының нормаларын бекітетін заңнаманың кешенді саласы [10], кешенді салааралық нормативтік құрылым [11] түсіндіретін пікірлермен келіспейміз. Бұл жерде құқықты заңнамамен ұқсатудың өзі үлкен қателік, ғылыми дәлелденген ілімге қарама-қайшылық деп санаймыз.

Көлік құқығын оқшауланған құрылым деп танытын А.Н.Романовичтің пайымдауы бойынша, ол құқық жүйесіне кірмейді және оның нормалары құқықтық реттеу пәніне қарай салалық сипатын сақтап қалады, көлік құқығы тек қана ғылыми және оқыту пәні бола алады. Бұл құқық теориясындағы кешенді құқық саласын танымайтын ғылыми көзқарастан туындап отырған пікір.

Заң әдебиетінде көлік құқығы кешенді құқық саласы ретінде жиі қарастырылады [12; 13]. Кешенді құқық саласын құрудың мүмкіндігі немесе мүмкін еместігі туралы мәселе бүгінгі күні толығымен шешілмеген және құқықтанушылардың пікірталасына айналып отыр.

С.В.Поленина жаңа құқық салаларының пайда болуының екі негізгі себебін атап көрсеткен: біріншісі, әлеуметтік шындықтың бұрын құқықтық реттеу объектісі болмаған бөлігіне құқықтық реттеудің таралуы; екіншісі, бір немесе бірнеше құқық салаларынан жаңа сапалы қасиетті иеленген өзара байланысты нормалардың (құқықтық институттардың) жиынтығының бөлініп шығуы. Мұндай жалпы ереже түріндегі аралық нысанды кешенді салааралық «шекаралас» құқықтық институт деп атайды [14].

С.С.Алексеев құқық құрылымының негізгі (бастапқы) және кешенді (туынды) құқық салалары ұштаса отырып екіге бөлінуін атап көрсетіп, кешенді құқық саласы категориясын пайдалану құқық жүйесіне субъективтік фактордың әсер ету тегігін ашып көрсетуге, заңнаманы дамытуға мүмкіндік береді деп есептейді [15].

Кешенді құқық саласы туралы көзқарасты қазақстандық цивилист-ғалымдар М.К.Сүлейменов, С.П.Мороз қолдайды. Олардың пайымдауынша, кешенді құқық саласының пайда болуы құқық жүйесі мен заңнама жүйесінің дамуының объективті заңдылықтарымен байланысты, оны қоғамдық дамудың объективті тұтынымы қажет етеді. Құқықтық реттеу пәнінің біртекті болуы кешенді құқық саласының пайда болуына дәлел болады, өз кезегінде кешенді саланың пәнінің болуы тиісінше әдісінің де болуына себепші болады. Кешенді құқық саласы негізгі салалардың бірнеше әдістерін пайдаланады, мұндай әр түрлі тәсілдердің ұштастырылуы кез келген кешенді құқық саласы әдісінің ерекше сипатын білдіреді [16].

С.С.Алексеев негізгі және кешенді құқық салаларының арасындағы айырмашылықтарды қарастыра отырып, негізгі сала барлық тиісті белгілерге ие болады, кешенді сала солардың бір бөлігіне ие, яғни ерекше пәні және өзіндік заңдық белгілерінің бір бөлігі заңнаманың дербес саласы, біртұтас қағидалары, ережелері, реттеу тәсілдері болады деп пайымдайды. «Оларда негізгі өзіндік заңдық белгілері — «өзіндік» әдісі мен реттеу тетігі жоқ» [17].

Экономикадағы болып жатқан терең өзгерістер, ғылыми-техникалық үрдістер, соның негізінде қоғамдық қатынастардың дереу жылдамдықпен дамуы жағдайында пайда болып жатқан жаңа салаларды құқықтық реттеу, заңшығарушылық қызметтің белсенді жүргізілуі құқық жүйесінің құрамында жаңа құқық салаларының бөлініп шығуына әкеледі. Бұл құқықтық реттеу тәжірибесінде қалыптасатын тұтынымға сай пайда болатын құбылыс деп түсінеміз. Кешенді құқық саласын қалыптастыру әр түрлі ерекше қатынастарды реттейтін құқық нормаларын айқындауға және жүйелендіруге мүмкіндік береді. Сол себепті көліктік заңнамалардың қалыптасуы мен дамуы құқық жүйесінде жаңа көлік құқығының пайда болуына әкелді.

Көліктік қатынастар алуан түрлі әрі өте айрықшаланатын болғандықтан, негізгі құқық салаларында ерекше бөлініп көрсетіледі. Мұндай бөлу нормативтік-құқықтық актілерде арнайы бөлім (тарау) енгізу немесе көліктік заңнамаларға сілтемелер жасау жолымен жүзеге асырылады. Дегенмен, алуан түрлі көліктік қатынастарды толық қамтып, реттеу үшін негізгі құқық салаларында бекітілген құқық нормалары жеткіліксіз. Мәселен, құқық нормалары құқықтық сипатқа ие емес, бірақ тәжірибеде жалпыға міндетті норма ретінде қолданылып жүрген техникалық, экономикалық, әлеуметтік т.б. арнайы нормалармен ұштасып, көліктік қатынастарды реттейді. Сондықтан негізгі құқық нормаларының арнайы нормалармен бірігуі кешенді құқық салаларының пайда болуына негіз болады, солардың қатарына көлік құқығы да жатады.

Демек, көлік құқығы жеке және жария құқықтардың нормаларынан құралатын, құқықтық институттарды біріктіретін, *кешенді құқық саласы* болып табылады. Көлік құқығы құқық жүйесінде негізгі құқық салаларымен бірге ерекше орынды иеленеді. Сонымен, *көлік құқығы* дегеніміз — көліктік қызметті ұйымдастыру және мемлекеттік басқаруға байланысты, көліктік қызмет көрсетуге байланысты туындайтын қоғамдық қатынастарды реттейтін құқық нормаларының жиынтығы.

Көлік құқығының нормалары арнайы көліктік заңнамалардың құрамында қалыптасады және негізгі құқық салаларының қайнар көздерінің құрамына да кіреді. *Көліктік заңнама* дегеніміз — көліктік қызметті реттейтін нормаларды бекітетін нормативтік-құқықтық актілердің жиынтығы. Көлік саласының құқықтық негіздерін құрайтын заңнамалардың мемлекетіміздің даму кезеңдерінің әрбір сатыларында сапалы өзгерістерге ұшырап, жоғары деңгейлерге өтуі арқасында көлік құқығының қалыптасуы жүзеге асты.

Көлік құқығының *пәнін* көліктік қызметпен байланысты пайда болатын қоғамдық қатынастар құрайды. Оларды көліктік құқық қатынастары деп атайды.

Кешенді көлік құқығында әр түрлі құқық салаларының нормаларын біріктіру жолымен біртұтас көліктік жүйеге кіретін көліктің әр түрінің қызметін құқықтық реттеу мүмкіндігіне қол жеткізуге болады. Көліктік қызметке байланысты туындайтын қатынастар көліктің әр саласына ортақ жалпы нормалармен реттеледі. Мәселен, көлік қызметін мемлекеттік реттеу; көлікті мемлекеттік басқару; көлік құралдарына меншік; көлік қызметінің негізгі ережелері; тарифтер; тасымалдау қызметін жүзеге асыру; көліктік міндеттемелер; көліктік міндеттемелерді орындамағаны үшін жауапкершілік; кінә қою және талап қою; көліктегі қауіпсіздік және экологиялық талаптар т.б. Көлік құқығының Ерекше бөліміне көліктің әр түрі бойынша қалыптасқан қатынастардың ерекшелігін ескере отырып, реттейтін құқықтық нормалар топтастырылады. Атап айтқанда, көлік құралдары; сертификаттау; көлік ұйымдары; жолаушылар мен қауіпті жүктерді тасымалдауды лицензиялау; көлік құжаттары; жүкқұжаттар; кеме экипажы; іздестіру және құтқару жұмыстары және т.б.

Әдебиеттер тізімі

1. Қазақстан Республикасы Үкіметінің 11 маусым 2001 жылғы № 801 Қаулысы // Қазақстан Республикасы Президенті мен Қазақстан Республикасы Үкіметінің актілер жинағы. — № 22. — 2001. — 271-құжат.
2. Қазақстан Республикасы Президентінің «Қазақстан Республикасының 2015 жылға дейінгі көлік стратегиясы туралы» 11 сәуір 2006 жылғы № 86 Жарлығы // Егемен Қазақстан. — № 81. — 2006. — 14 сәуір.
3. Вопросы воздушного права: Сб. — Ч. 2. — М., 1930. — С. 211.

4. *Жудро А.К.* Правовое регулирование эксплуатации советского морского транспорта: Автореф. канд. дис. — М., 1953. — С. 6.
5. *Мишина Н.В.* Железнодорожное право как подотрасль транспортного права: постановка проблемы // Транспортное право. — № 2. — М., 2008. — С. 9.
6. Общая теория государства и права: Учеб. / Под ред. В.В. Лазарева. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Юристъ, 1996. — 472 с.
7. *Хропанюк В.Н.* Теория государства и права: Учеб. для вузов. — 3-е изд. доп. и исправл. — М.: Омега-Л, 2008. — С. 256, 257.
8. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ): Учеб.-практ. пособие / Отв. ред. В.А.Бублик. — М.: Проспект, 2009. — С. 12, 13.
9. *Сулейменов М.К.* Гражданское право в системе права // // Гражданское право в системе права: Материалы междунар. науч.-практ. конф. (в рамках ежегодных цивилистических чтений). Алматы, 17–18 мая 2007 г. / Отв. ред. М.К.Сулейменов. — Алматы: НИИ частного права КазГЮУ, 2007. — С. 26.
10. *Морозов С.Ю.* Транспортное право: Учеб. пособие. — М.: Волтерс Клувер, 2010. — С. 3.
11. *Стрельникова И.А.* Понятие и место транспортного права в системе права России: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 — М., 2009. — С. 19, 20.
12. *Егизаров В.А.* Транспортное право. Учеб. для вузов — М.: Юстицинформ, 2005. — С. 4.
13. Транспортное право: Учеб. пособие / Авторский коллектив. — М.: Былина, 1999. — С. 8.
14. *Поленина С.В.* Комплексные правовые институты и становление новых отраслей права // Правоведение. — 1975. — № 3. — С. 72.
15. *Алексеев С.С.* Проблемы теории права: Курс лекций в двух томах. — Т. 1. — Свердловск, 1972. — С. 145.
16. *Мороз С.П.* Инвестиционное право в системе права // Гражданское право в системе права: Материалы междунар. науч.-практ. конф. (в рамках ежегодных цивилистических чтений). Алматы, 17–18 мая 2007 г. / Отв. ред. М.К.Сулейменов. — Алматы: НИИ частного права КазГЮУ, 2007. — С. 121–123.
17. *Алексеев С.С.* Структура советского права. — М., 1975. — С. 194.