

## Источники транспортного права в Советском государстве (октябрь 1917 — 1920 г.)

**Аннотация.** В статье анализируется историко-правовой опыт формирования источников транспортного права в Советском государстве после Октябрьской революции, 100-летие которой отмечается в 2017 г. Первые месяцы советской власти характеризовались стремлением государственных органов отказаться от правовых институтов, действовавших в имперской России, и руководствоваться революционным правосознанием с перспективой отмирания права как юридической категории в дальнейшем. Однако повседневная реальность убеждала в нецелесообразности немедленного осуществления данного шага, разрабатывалась концепция сохранения правовых норм до «осуществления коммунистического строя». Ведущим нормативным правовым актом транспортного права становятся декреты, в подготовке которых участвовали Всероссийский съезд Советов, Всероссийский центральный исполнительный комитет (ВЦИК), Совет народных комиссаров (СНК). В условиях Гражданской войны к важным источникам транспортного права относились постановления Совета рабочей и крестьянской обороны (СРКО). Автор считает, что следует учитывать не только правотворческую деятельность советских государственных органов, но и правительств Белого движения, «демократической контрреволюции», действовавших в ряде регионов страны. В иерархическую лестницу источников транспортного права также входили постановления, приказы, распоряжения, решения ведомственных органов управления, уставы железных дорог, обычаи делового оборота, международные договоры. Излагается авторская позиция по дискуссионному вопросу о возможности отнесения партийных актов к источникам права. Показывается специфика источников транспортного права.

**Ключевые слова:** транспортное право, источники транспортного права, революционное правосознание, правотворчество, закон, конституция, декреты советской власти, акты ведомственных органов управления, транспортные уставы, международное право.

**DOI: 10.17803/1994-1471.2017.77.4.011-018**

В научной и учебной литературе об источниках транспортного права основное внимание уделяется современному этапу развития российской правовой системы<sup>1</sup>, историко-правовой аспект проблемы пока специально не исследовался. Фрагментарное освеще-

<sup>1</sup> Тарасов М. А. Транспортное право. Ростов н/Д, 1968 ; Морозов С. Ю. Транспортное право : учебное пособие для вузов. М., 2007 ; Стрельникова И. А. Понятие и место транспортного права в системе права России : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009 ; Пузатых Д. Понятие, структура и место транспортного права в системе российского права // Транспортное право. 2007. № 1 ; Калпин А. Г. Понятие транспортного права и его место в системе российского права // Государство и право. 2006. № 8.

© Климов И. П., 2017

\* Климов Иван Павлович, профессор кафедры теории государства и права и международного права Института государства и права Тюменского государственного университета, доктор исторических наук 207633@mail.ru  
625026, Россия, г. Тюмень, ул. Мельникайте, д. 95

ние он получил лишь в работе В. И. Пищулина, Л. И. Рогачевой, посвященной дореволюционной России<sup>2</sup>. Особую актуальность представляет период в российской истории после революционных событий 1917 г., которые стали переломными не только в государственно-правовом развитии нашей страны, но и всего человечества.

Хронологические рамки статьи охватывают октябрь 1917—1920 г., когда в обстановке острого политического противоборства происходило становление советской государственности. Заметим, что в процессе разработки концепции нового учебника по отечественной истории выдвигается точка зрения, что Февральская, Октябрьская революции и Гражданская война составляли этапы единого периода, который предлагается назвать Великой российской революцией<sup>3</sup>.

Транспорт является одной из важнейших отраслей экономики, его образно сравнивают с кровеносной системой хозяйственного организма. От слаженности и бесперебойной работы транспорта зависит нормальное производство и обращение продукции промышленности, сельского хозяйства, удовлетворение потребностей населения в перевозках, обеспечение обороноспособности государства. Развитию транспорта призвано содействовать правовое регулирование его деятельности.

Обращаясь к исторической ретроспективе источников транспортного права, следует отметить, что их нормативная база складывалась в дореволюционной России, о чем свидетельствуют:

1) Устав об эверсах (20 июня 1720 г.), Устав о купеческом водоходстве (1781 г.), Устав Царскосельской железной дороги (1837 г.), Устав Главного общества российских железных дорог (1857 г.), Устав путей сообщения Российской империи (1857 г.), Общий устав российских железных дорог (1885 г.);

2) разработка ряда законодательных актов Государственной думой и Государственным Советом при непосредственном участии императора в начале XX в.;

3) создание в 1865 г. Министерства путей сообщения как направляющего и координирующего центра ведомственного транспортного правотворчества<sup>4</sup>.

В первые месяцы советской власти, до принятия Конституции РСФСР 1918 г., большевики отдавали предпочтение не законодательству и законности, а революционному правосознанию, революционному праву, согласно которому значимость тех или иных действий определялась единственным критерием: их соответствием интересам революции. В Декрете о суде от 22 ноября (5 декабря) 1917 г. говорилось о том, что отмененными признаются все законы, противоречащие декретам ЦИК Советов рабочих, солдатских и крестьянских депутатов, и что сохраняют силу лишь те законы и законы свергнутых правительств, которые «не противоречат революционной совести и революционному правосознанию»<sup>5</sup>. Образовавшийся правовой вакуум компенсировался обращениями, воззваниями к транспортникам (обращение Второго Всероссийского съезда Советов «Ко всем железнодорожникам» (26 октября 1917 г.); Воззвание ВЦИК к железнодорожникам с призывом переходить на сторону советской власти (1 ноября 1917 г.); обращение Председателя СНК В. И. Ленина к населению с требованием предавать революционному суду народа всякого, кто будет наносить «вред» железнодорожной деятельности (5 ноября 1917 г.)<sup>6</sup>), предписаниями (предписание Совета народных комиссаров Военно-революционному комитету о принятии решительных мер к искоренению спекуляции, саботажа на железных дорогах, в пароходствах, транспортных конторах<sup>7</sup>).

<sup>2</sup> Пищулин В. И., Рогачева Л. И. Источники права дореволюционной России : учебное пособие. Рязань, 2015.

<sup>3</sup> URL: <http://www.nakanune.ru/articles/18267> (дата обращения: 22 ноября 2016 г.).

<sup>4</sup> Полное собрание законов Российской империи. 1720 г. № 3615; 1781 г. № 15176 и № 15285; 1837 г. № 10409; 1857 г. № 31448 ; Свод законов Российской империи (СЗРИ). 1887 г. Т. XII. Ч. 1. Ст. 1—324; 1885 г. Т. XII. Ч. 2. Ст. 1—187 ; Транспорт России. История правового регулирования : сборник уставов и кодексов / сост. А. Ю. Синенко. М., 2008. С. 1—419.

<sup>5</sup> Декреты советской власти. Т. 1. М., 1957. С. 125.

<sup>6</sup> Указ. соч. С. 10, 34, 50—52.

<sup>7</sup> Указ. соч. С. 71.

Обращения, воззвания, предписания не являлись нормативными правовыми актами, поскольку нормы права в них отсутствовали. Их положения хотя и отражали общественные отношения с целью воздействовать на эти отношения, но не имели властного характера. Их осуществление касалось тех лиц, к кому они были обращены, однако это не являлось их юридической обязанностью, поскольку в данных актах отсутствовала юридическая санкция. По своему содержанию они имели директивно-распорядительную направленность.

Повседневная практика государственного руководства сложным многоотраслевым хозяйством постепенно убеждала в целесообразности сохранения правовых норм на переходный период, до «осуществления коммунистического строя»: «Только окончательно сломив сопротивление повергнутых буржуазных и промежуточных классов и осуществив коммунистический строй, пролетариат уничтожит и государство как организацию насилия и право как функцию государства»<sup>8</sup>.

Ведущим нормативным правовым документом «революционного права» становятся декреты, которые стали играть определяющую роль в проведении в жизнь экономической политики советской власти на транспорте (Декрет о нормах оплаты труда, категориях служащих, 8-часовом рабочем дне во всех отраслях железнодорожного труда (11 декабря 1917 г.); Декрет о пределах компетенции Народного комиссариата путей сообщения (16 февраля 1918 г.); Декрет об организации местного дорожного строительства (25 февраля 1918 г.); Декрет о национализации автосклада и автомастерской, принадлежавших братьям Эбергардт (2 марта 1918 г.) и др.<sup>9</sup>).

Юридическая техника составления первых декретов была несовершенной. Их содержание не было достаточно проработано, они не отличались полнотой и ясностью изложения, страдали противоречивостью, порой принима-

лись поспешно, что вызывало необходимость подготовки дополнений к декрету либо новой его редакции, а порой и замены другим нормативным документом. Декретов было бесчисленное множество, что осложняло их практическую реализацию.

С принятием Конституции РСФСР 1918 г. фактически происходит реанимация понятия «закон», поскольку она была названа Основным Законом Советского государства, а высшим законодательным органом был провозглашен ВЦИК (ст. 31). Однако термин «закон» в юридической практике фактически не применялся, для обозначения законодательных актов по-прежнему использовалась дефиниция «декрет». Правом их принятия располагал и СНК (ст. 38). В отдельных случаях ВЦИК и Всероссийский съезд советов принимали резолюции.

В середине 1918 года ВЦИК принял принципиально важный Декрет «Об управлении железнодорожными путями сообщения», который заменил многочисленные акты и более четко определил структуру органов управления железнодорожным транспортом<sup>10</sup>. 7 февраля 1920 года 1-я сессия ВЦИК 7-го созыва приняла специальную резолюцию о транспорте с изложением комплекса мер по улучшению работы основных транспортных служб<sup>11</sup>. VIII Всероссийский съезд Советов, проходивший в конце 1920 года, определил порядок организации ремонта и постройки новых паровозов<sup>12</sup>.

Проведенный нами анализ нормативных правовых актов, принятых после вступления в юридическую силу Конституции РСФСР 1918 г. по 1920 г., показывает, что наибольшее количество транспортных декретов было разработано Советом народных комиссаров. Среди них: о введении военного положения на железных дорогах (28 ноября 1918 г.); о назначении военных комиссаров на железные дороги (28 ноября 1918 г.); о прекращении пассажирского

<sup>8</sup> Сборник документов по истории уголовного законодательства СССР и РСФСР. 1917—1952. М., 1953. С. 57—58.

<sup>9</sup> Декреты советской власти. С. 205—209, 481—482, 498, 513.

<sup>10</sup> Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и советского правительства. М., 1957. С. 24—25.

<sup>11</sup> Железнодорожный транспорт СССР в документах ... С. 88—89.

<sup>12</sup> См.: История социалистической экономики СССР : в 7 т. М., 1976. Т. 1. С. 345.

движения на всей сети железных дорог (8 марта 1919 г.); о создании Высшего совета по перевозкам (7 октября 1919 г.) и т.д.

В условиях Гражданской войны важным источником транспортного права стали постановления Совета рабочей и крестьянской обороны. Они касались перестройки работы транспортных служб применительно к режиму военного времени, их ограждения от вмешательства со стороны пользующихся услугами транспорта ведомств; организации маршрутных поездов для транспорта хлеба и угля; назначения лиц, имеющих техническое образование, на работы по восстановлению разрушенных в ходе боевых действий железных путей; проведения трудовой мобилизации лиц, работавших на железных дорогах и в речных пароходствах; использования воинских частей на транспортных объектах в целях увеличения их провозоспособности<sup>13</sup>.

При освещении источников транспортного права следует учитывать деятельность не только советских государственных органов, но и альтернативных правительств, созданных Белым движением и сторонниками так называемой демократической контрреволюции, выступавшими за третий путь развития российской революции. В Сибири, на Урале и в Поволжье действовало пять правительств «демократической контрреволюции»: Временное Сибирское правительство (Омск), Временное областное правительство Урала (Екатеринбург), Комитет Учредительного собрания (Самара), Уфимская директория (Уфа), Прикомуч (Ижевск).

Архивные материалы, опубликованные сборники документов по восточным районам страны<sup>14</sup> свидетельствуют о том, что правительство А. В. Колчака и временные правительства «демократической контрреволюции» (ВПДК) ввиду отсутствия у них законодательных органов не принимали собственных законов. ВПДК в своих политических устремлениях вернуться

к истокам Февральской революции активно задействовали законодательство Временного российского правительства, действовавшего в феврале — октябре 1917 г. В частности, Временное Сибирское правительство, возглавляемое П. В. Вологодским, использовало до-октябрьские законы 1917 г. «Об обеспечении снабжением государственных и общественных учреждений, путей сообщения, заводов и предприятий, работающих на нужды обороны, металлами и топливом», «О создании Особого комитета по транспорту» и т.д.

Нормативными актами несоветских правительств являлись постановления, распоряжения, декларации, соглашения, положения, решения. Можно упомянуть и о Конституции Уфимской директории, утвержденной на «государственном совещании» в Уфе в сентябре 1918 г., где намечалось создать Временное Всероссийское правительство и разработать программу его деятельности. Но Конституция Уфимской директории оказалась бездействующей из-за произошедшего в начале ноября 1918 г. колчаковского государственного переворота<sup>15</sup>.

На нормативную правовую базу транспорта определенное влияние оказали международные договоры, заключенные РСФСР с сопредельными государствами. В них отдельной строкой прописывались правила совместного использования путей сообщения. Так, 1 июня 1919 г. был принят Декрет ВЦИК «Об объединении советских республик: России, Украины, Латвии, Литвы, Белоруссии для борьбы с мировым империализмом». Он предусматривал организацию «тесного их объединения» в «железнодорожном управлении и хозяйстве». Руководство железнодорожными перевозками на территории данных республик было отнесено к компетенции Наркомата путей сообщения РСФСР<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> Железнодорожный транспорт СССР в документах ... С. 46, 50, 51, 82, 83, 88.

<sup>14</sup> Государственный архив Свердловской области. Ф. Р-569. Оп. 2. Д. 3. Л. 85—87, 89; Д. 7. Л. 3 об.; Д. 18. Л. 9—12; Временное Сибирское правительство (26 мая—3 ноября 1918 г.): сб. док-тов и материалов / сост. и научн. ред. В. И. Шишкин. Новосибирск, 2006. С. 36—39, 92—93; Собрание узаконений и распоряжений Временного областного правительства Урала. Екатеринбург, 1918. 16 сент. № 3. Ст. 12; 1919. 27 авг. № 1. Ст. 1.

<sup>15</sup> Конституция Уфимской директории // История государства и права России в документах и материалах с древнейших времен по 1930 г. Минск, 2000. С. 426—429.

<sup>16</sup> История государства и права России в документах ... С. 437—438.

Есть основания предположить, что, поскольку правительства Колчака, Врангеля осуществляли перевозки грузов, военного снаряжения и людей из стран Антанты, в морском праве применялись распространенные в международной практике судоходства обычаи делового оборота. Обычаем делового оборота признавалось сложившееся правило поведения, не предусмотренное законодательством.

В иерархическую лестницу источников транспортного права также входили постановления, приказы, решения, распоряжения, исходившие от ведомственных органов управления. Советская система ведомственных органов управления сложилась не сразу. Было апробировано немало организационных форм, пока с позиции официальных властей не были найдены наиболее приемлемые, вследствие чего структура органов управления часто изменялась, что отражалось на источниках транспортного права. В качестве нормотворческих органов, кроме Наркомата путей сообщения, выступали управления железных дорог и пароходств, округа путей сообщения, политотделы, междуведомственные комиссии по смешанным железнодорожно-водным перевозкам, комиссары (в годы Гражданской войны — военные комиссары) транспортных предприятий<sup>17</sup>.

К специфике ведомственных органов управления на транспорте относилось учреждение на железных дорогах, которые проходили, как правило, по территории не одной, а нескольких губерний и даже регионов, самостоятельных выборных советских органов — Советов дорожных и районных депутатов. Это приводило к определенной автономности, независимости транспортных предприятий от территориальных органов советской власти. Советы дорожных депутатов были вправе проводить

свои сессии, съезды и принимать постановления и решения, направленные на проведение в жизнь политики советской власти<sup>18</sup>.

Названные обстоятельства свидетельствуют о том, что ведомственные нормативные акты на транспорте, по сравнению с другими отраслями хозяйства, приобретали более весомое место в семье источников права. На региональной научно-практической конференции, состоявшейся в Институте государства и права Тюменского государственного университета 26—27 октября 2007 г., приводились примеры, когда в отдельных случаях при расхождении декрета и ведомственного нормативного акта предпочтение отдавалось последнему<sup>19</sup>.

Вместе с тем было бы неверным полагать, что Советское государство мирилось с анархо-синдикалистскими тенденциями. Оно предпринимало адекватные действия по преодолению их автономности и установлению контроля центральных органов власти за транспортным нормотворчеством. По проведенным нами подсчетам, с 25 октября 1917 г. по 16 марта 1918 г. высшими органами Советского государства было принято 29 декретов и постановлений о различных сторонах работы транспорта<sup>20</sup>.

На это была направлена и попытка систематизации транспортного законодательства. 16 августа 1920 г. Советом народных комиссаров был введен в действие «Общий устав железных дорог РСФСР», который стал основным обобщающим актом железнодорожного законодательства<sup>21</sup>. Он включал 4 раздела, отражавших работу железных дорог в условиях политики военного коммунизма. Устав предписывал все перевозочные транспортные средства использовать исключительно для грузов государственных предприятий и организаций. Перевозка частных грузов допускалась только

<sup>17</sup> Железнодорожный транспорт СССР в документах... С. 13—17, 20—22, 24—25, 29—30, 34—35, 39—50, 108.

<sup>18</sup> Железнодорожный транспорт СССР в документах ... С. 36—38.

<sup>19</sup> См.: Юридическая наука и юридическое образование в России на рубеже веков: состояние, проблемы, перспективы. Материалы региональной научно-практической конференции. Ч. 2. Тюмень, 2001. С. 216.

<sup>20</sup> Климов И. П. Правовые аспекты национализации транспорта в период формирования советской государственности: октябрь 1917 — середина 1918 г. (на материалах Урала) // Черные дыры в российском законодательстве. 2006. № 1. С. 437.

<sup>21</sup> Общий устав железных дорог РСФСР // URL: <http://www.1520mm.ru/cargo/ustav.phtml/> (дата обращения: 25.11.2016).

по особым разрешительным свидетельствам (ст. 8). Плата за перевозку рабочих и служащих, следовавших по государственным надобностям, учащихся, инвалидов, больных, имевших удостоверения от соответствующих советских учреждений, не взималась. Несмотря на конъюнктурный характер Устава (менее чем через два года в связи с изменившимися хозяйственными условиями жизни страны и переходом к нэпу его заменили Уставом 1922 г.), в годы Гражданской войны он внес заметный вклад в правовое регулирование транспортной инфраструктуры.

В контексте изучения источников транспортного права неизбежно возникает проблема определения статуса партийных актов. Различные стороны функционирования транспортного конвейера регулярно рассматривались на партийных съездах, конференциях, пленумах ЦК РКП (б), где принимались конкретные резолюции и решения. Так, IX съезд РКП (б) принял решение о создании на транспорте политических отделов и определил их компетенцию как временных чрезвычайных органов Коммунистической партии и советского правительства. Им же была утверждена резолюция «Об очередных задачах хозяйственного строительства», содержащая специальный пункт об электрификации транспорта как об одном из стержневых направлений народно-хозяйственного плана, рассчитанного «на ближайшую эпоху»<sup>22</sup>. Декреты Совнаркома по транспорту обычно подписывал руководитель коммунистической партии В. И. Ленин. Начало входить в практику принятие совместных нормативных актов партийных и транспортных органов<sup>23</sup>.

Мы разделяем позицию исследователей Т. П. Коржихиной, Д. В. Жуковой-Василевской, А. С. Смыкалина, О. Ю. Винниченко, А. М. Ваганова, которые склонны усмотреть возможность включить в систему источников советского права акты, исходившие от партийных органов разных уровней. Д. В. Жукова-Василевская

предлагает ввести в научный оборот термин «реальные источники права». К таковым она относит и партийные документы<sup>24</sup>.

Поскольку транспорт имел многоотраслевую хозяйственную структуру (железные дороги, речные и морские пути, автомобильные, гужевые перевозки), возникает вопрос: каким видам транспорта отдавалось предпочтение при разработке источников права? Как видно из вышеприведенного фактического материала, наибольшее количество нормативных актов центральных органов власти было посвящено железнодорожному транспорту, поскольку он занимал ведущее место в транзитных и межрегиональных перевозках, что объяснялось универсальностью железных дорог, их возможностью удовлетворять потребности хозяйства и армии в перевозках независимо от погоды, в любое время года. На втором месте находились речные и морские пути. Что касается автомобильного и воздушного транспорта, то число нормативных правовых актов по ним было минимальным, поскольку они находились лишь в стадии становления. Гужевым транспортом, которому принадлежало значимое место во внутрирегиональных перевозках, центральные государственные структуры практически не занимались. Правовое регулирование его работы относилось к прерогативе местных органов власти.

Таким образом, в рассматриваемый период источники транспортного права прошли сложный и противоречивый путь развития от революционного права к признанию необходимости принятия законов (декретов) и подзаконных актов как основных источников права на «переходный к коммунистическому строю» период. Особенностью транспортного права в силу специфики путей сообщения являлся высокий рейтинг среди источников права ведомственных нормативных правовых актов. К 1920 г. источники транспортного права еще не сложились в стройную систему, в данном направлении были сделаны лишь первые шаги.

<sup>22</sup> КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Изд. 8. М., 1970. Т. 2. С. 152, 160, 161, 178.

<sup>23</sup> См.: Железнодорожный транспорт СССР в документах ... С. 93.

<sup>24</sup> См.: Винниченко О. Ю., Ваганов А. М. К вопросу об определении статуса партийных актов в системе источников советского права // Вестник Тюменского государственного университета. 2012. № 3. С. 204—209.

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. Винниченко О. Ю., Ваганов А. М. К вопросу об определении статуса партийных актов в системе источников советского права // Вестник Тюменского государственного университета. — 2012. — № 3. — С. 204—209.
2. История социалистической экономики СССР. — М., 1976. — Т. 1. — 448 с.
3. Калпин А. Г. Понятие транспортного права и его место в системе российского права // Государство и право. — 2006. — № 8. — С. 69—73.
4. Климов И. П. Правовые аспекты национализации транспорта в период формирования советской государственности: октябрь 1917 — середина 1918 г. (на материалах Урала) // Черные дыры в российском законодательстве. — 2006. — № 1. — С. 435—437.
5. Морозов С. Ю. Транспортное право : учебное пособие для вузов. — М., 2007. — 320 с.
6. Пищулин В. И., Рогачева Л. И. Источники права дореволюционной России : учебное пособие. — Рязань, 2015. — 92 с.
7. Пузатых Д. Понятие, структура и место транспортного права в системе российского права // Транспортное право. — 2007. — № 1. — С. 1—4.
8. Стрельникова И. А. Понятие и место транспортного права в системе права России : дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2009. — 241 с.
9. Тарасов М. А. Транспортное право. — Ростов н/Д, 1968. — 456 с.
10. Юридическая наука и юридическое образование в России на рубеже веков: состояние, проблемы, перспективы : материалы региональной научно-практической конференции. — Тюмень, 2001. — Ч. 2. — 231 с.

Материал поступил в редакцию 27 декабря 2016 г.

## SOURCES OF TRANSPORT LAW IN THE SOVIET STATE (OCTOBER 1917—1920)

**KLIMOV Ivan Pavlovich** — Professor of the Department of the Theory of the State and Law and International Law at the Institute of the State and Law of the Tyumen State University, Doctor of Historical Sciences

207633@mail.ru

625026, Russia, Tyumen, ul. Melnikaite, d. 95, korpus "A"

**Review.** *The article analyzes historical and legal sources of transport law in the Soviet State after the October Revolution, the 100-year anniversary of which is to be celebrated in 2017. The early months of the Soviet Rule were characterized by the tendency supported by public authorities for rejecting legal institutions that had operated in the Imperial Russia and being guided by revolutionary legal consciousness with the view to law disappearing as a legal category in the future. However, the daily reality urged that the immediate implementation of that step was impractical; the author develops the concept of preserving legal norms until "the establishment of the communist system." Decrees adopted with the participation of the All-Russian Congress of Soviets, the All-Russian Central Executive Committee (ARCEC), the Council of People's Commissars (CPC) became main normative-legal acts of transport law. In the conditions of the Civil War the decrees of the Council of Workers' and Peasants' Defense (CWPD) amounted to important sources of transport law. The author considers that not only law-making activities of the Soviet State authorities should be taken into account, but also activities of the Governments of the White Movement and "democratic counterrevolution" that operated in several regions of the country. The hierarchical ladder of transport law sources included decrees, orders, regulations and decisions of departmental regulatory authorities, charters of railways, business customs, and treaties. The author outlines his opinion with regard to a debatable issue concerning the possibility of referring party acts to sources of law. The paper demonstrates the specificity of the sources of transport law.*

**Keywords:** *transport law, sources of transport law, revolutionary legal consciousness, law making, law, Constitution, decrees of the Soviet power, acts of departmental regulatory authorities, transport charters, international law.*

**REFERENCES (TRANSLITERATION)**

1. *Vinnichenko O. Y., Vaganov A. M.* K voprosu ob opredelenii statusa partijnyh aktov v sisteme istochnikov sovetskogo prava // *Vestnik Tyumenskogo gosudarstvennogo universiteta.* — 2012. — № 3. — S. 204—209.
2. *Istorija socialisticheskoj jekonomiki SSSR.* — M., 1976. — T. 1. — 448 s.
3. *Kalpin A. G.* Ponjatie transportnogo prava i ego mesto v sisteme possijskogo prava // *Gosudarstvo i parvo.* — 2006. — № 8. — S. 69—73.
4. *Klimov I. P.* Pravovye aspekty nacionalizacii transporta v period formirovanija sovetskoj gossudarstvennosti: oktjabr' 1917 — seredina 1918 gg. (na materialah Urala) // «*Chernye dyry*» v rossijskom zakonodatel'stve. — 2006. — № 1. — S. 435—437.
5. *Morozov S. Y.* Transportnoe pravo: Uchebnoe posobie dlja vuzov. — M., 2007. — 320 s.
6. *Pishhulin V. I., Rogacheva L. I.* Istochniki prava dorevoljucionnoj Rossii: Uchebnoe posobie. — Rjazan', 2015. — 92 s.
7. *Puzatyh D.* Ponjatie, struktura i mesto transportnogo prava v sisteme rossijskogo prava // *Transportnoe parvo.* — 2007. — № 1. — S. 1—4.
8. *Strel'nikova I. A.* Ponjatie i mesto transportnogo prava v sisteme prava Rossii: Dis....kand. jurid. nauk. — M., 2009. — 241 s.
9. *Tarasov M. A.* Transportnoe parvo. — Rostov n/D, 1968. — 456 s.
10. *Yuridicheskaja nauka i yuridicheskoe obrazovanie v Rossii na rubezhe vekov: sostojanie, problemy, perspektivy. Materialy regional'noj nauchno-prakticheskoj konferencii.* — Ch. 2. — Tyumen', 2001. — 231 s.