



В. В. Міщук\*

## ДО ПИТАННЯ ПРО ГАЛУЗЕВУ ПРИНАЛЕЖНІСТЬ ПРАВОВИХ НОРМ, ЯКІ РЕГУЛЮЮТЬ ВІДНОСИНИ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

На сучасному етапі розвитку економічної і правової системи України роль транспорту займає все більше значення, оскільки без стабільного функціонування елементів єдиної транспортної системи країни неможливий сам процес виробництва. На сьогоднішній день не існує жодної сфери суспільного життя, яка б так чи інакше не була пов'язана з процесом перевезення. В сучасних умовах проведення в Україні правової реформи, бурхливого розвитку транспорту, його рухомого складу, розширенням переліку транспортних послуг важливого значення набуває проблема подальшого розвитку та вдосконалення правового регулювання суспільних відносин у сфері перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти, їх місця у правовій системі держави, від чого значною мірою залежить розвиток ринкових відносин.

В даний час правове регулювання перевезень дещо змінилось, що пов'язано, передусім, з прийняттям нових нормативно-правових актів, в першу чергу Цивільного та Господарських кодексів України. Разом із тим, правові норми, які регулюють взаємовідносини між сторонами у транспортній сфері, є досить стабільними і незмінними протягом багатьох років, але наряду з цим існують спірні висловлювання відомих науковців щодо деяких аспектів транспортного законодавства. Необхідно зазначити, що транспортно-правові норми являють собою сукупність законодавчих і підзаконних (відомчих) нормативно-правових актів і складають достатньо великий обсяг. Викладене і зумовлює виникнення теоретичного курсу "Транспортне право" на юридичних факультетах вищих навчальних закладів і в даній статті ставиться за мету визначити всі "за" і "проти" існування транспортного права, як галузі та його місця в системі права України.

Роль і значення транспорту закріплено в ст. 1 Закону України "Про транспорт"<sup>1</sup>, як однієї із найважливіших галузей суспільного виробництва, яка покликана задовольняти потреби населення та виробництва в перевезеннях. Завдяки цьому транспорт потребує найдетальнішого правового регулювання на рівні, по-перше, законодавчого органу, що стосується прийняття нормативно-правових актів в транспортній сфері, і по-друге, на рівні співпраці законодавчого органу і галузевого виконавчого органу у сфері транспорту для більш ефективного і економічно вигідного правового забезпечення процесу перевезень. Єдина транспортна система України з її механічними засобами перевезень, виробничо-технологічними комплексами, підприємствами і організаціями, являє собою окрему, але, що особливо важливо, не самостійну, галузь національної економіки, яка потребує сучасної оновленої нормативно-правової бази і наукового обґрунтування ефективності виконуваних функцій. Для розгляду теоретичних аспектів поняття та структури транспортної системи, організаційно-правової основи функціонування управління транспортом, визначення суб'єктів управління транспортом, особливості її діяльності в особливий період, правових засад господарської діяльності підприємств транспорту, загальних положень про договір перевезення, його сутності та правової природи, юридичної відповідальності за правопорушення на транспорті, правових засад діяльності різних видів транспорту України і необхідне транспортне право.

Що ж стосується визначення транспортного права у системі права України, то з цього приводу існує кілька поглядів.

© Міщук В. В., 2006

\* доцент кафедри правого забезпечення діяльності водного транспорту Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

<sup>1</sup> ВВР. — 1994. — № 51. — Ст. 446.



Одні юристи заперечують існування транспортного права як самостійної, окремої галузі. При цьому вони посилаються на встановленні умови розмежування галузей права і вказують, що його особливістю є поєднання організаційно-владних відносин адміністративно-правового характеру, а розділ транспортного права — договір перевезення, є інститутом цивільного права. На думку таких авторів, як М. А. Тарасов, В. А. Єгізаров, О. В. Сіваков, А. Б. Новосельцев, В. Г. Єрмолаєв, Ю. Б. Маковський це не є підставою для відокремлення транспортного права в самостійну галузь. Так, М. А. Тарасов обґрунтовував віднесення транспортного права до системи цивільного права тим, “що в транспортному праві цивільно-правові норми є переважними. Проте транспортне право в цілому не може бути визнане інститутом цивільного права, оскільки за своїм обсягом воно не обмежується сукупністю лиш цивільно-правових норм. Щоб переконатися в цьому, достатньо ознайомитися зі змістом усіх основних кодифікованих актів, які регламентують транспортну діяльність”<sup>2</sup>.

Необхідно зазначити, що в Україні діє система нормативно-правових актів, які регулюють транспортні відносини в залежності від того чи іншого виду транспорту. Зрозуміло, що центральне місце серед них займають Конституція<sup>3</sup> і кодекси України — Цивільний<sup>4</sup>, Господарський<sup>5</sup>, Кримінальний<sup>6</sup>, Кодекс України про адміністративні правопорушення<sup>7</sup> і інші. В них містяться норми цивільно-правового, адміністративно-правового, кримінально-правового характеру, які регулюють відносини в процесі діяльності транспорту і які в подальшому конкретизуються у відомчих кодексах — Кодексі торгового мореплавства України<sup>8</sup>, і статутах — Статуті внутрішнього водного транспорту СРСР, Статуті залізниць України, Статуті автомобільного транспорту УРСР.

На нашу думку, поряд із існуванням вказаних статутів і кодексів, в даний час діє достатньо велика кількість відомчих правил перевезень різними видами транспорту, що вказує на існування цілої системи правових актів транспортного законодавства, яка потребує комплексного підходу з точки зору єдиного правового регулювання в рамках такої галузі як транспортне право.

Інші автори (В. К. Гіжевський, А. В. Мілашевич, А. К. Жудро, І. В. Булгакова) стверджують, що транспортне право є самостійною галуззю права, яка виникла в результаті поєднання тих чи інших принципів юридичних наук. Наприклад, А. К. Жудро, поряд із обґрунтуванням існування транспортного права, вказує, що навіть морське право є самостійною галуззю права, зміст якої визначається відносинами, що складаються на морському транспорті в торговельному мореплавстві<sup>9</sup>.

Враховуючи погляди вказаних науковців, необхідно зазначити, що тільки після визначення особливого предмету і методу правового регулювання і регулювання суспільних відносин можливо виділити ту чи іншу галузь права, зокрема і транспортного.

В теорії права виділяють профілюючі, спеціальні та комплексні галузі. До профілюючих відносять конституційне, адміністративне, цивільне, кримінальне та їх процесуальні аналоги, які є юридичною основою всіх галузей права. Відповідно до профілюючих галузей права на основі окремих суспільних відносин формуються спеціальні — сімейне, трудове, фінансове, банківське та інші галузі. Норми комплексних галузей права (природоохоронного, господарського та інших) не пов'язані єдиним методом і механізмом регулювання, але утворюють окремі напрямки правового регулювання.

<sup>2</sup> Тарасов М. А. Транспортное право. — Ростов-на-Дону, 1968. — С. 8, 11.

<sup>3</sup> ВВР. — 1996. — № 30. — Ст. 141.

<sup>4</sup> ОВУ. — 2003. — № 11. — Ст. 461.

<sup>5</sup> ОВУ. — 2003. — № 11. — Ст. 462.

<sup>6</sup> ОВУ. — 2001. — № 21. — Ст. 920.

<sup>7</sup> ВВР УРСР. — 1984. — Додаток до № 51. — Ст. 1122.

<sup>8</sup> ВВР. — 1995. — № 47. — Ст. 349.

<sup>9</sup> Жудро А. К. Правовое регулирование эксплуатации советского морского транспорта: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 1953.



Визначаючи транспортне право окремою галуззю права, Е. Ф. Демський вказує на такі притаманні йому риси:

1. Значний масив кодифікованих актів і високий рівень систематизації транспортного законодавства.

2. З прийняттям Закону України “Про транспорт”, майже остаточно врегульовані питання земель транспорту, порядок їх відведення, використання і зберігання, розташування на них споруд і підприємств транспорту, інших комунікацій. Закріплення земель за підприємствами транспорту також знайшло своє остаточне закріплення в ст.ст. 67-74 Земельного кодексу України<sup>10</sup>.

3. Наявність специфічних ознак у правовідносинах, які регулюються нормами транспортного права. Зокрема, Статут залізниць України визначає обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також користувачів залізничним транспортом. Ним регламентуються порядок укладання договорів, організація та умови перевезення, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій, взаємовідносини залізниць з іншими видами транспорту.

4. Наявність трудових відносин на транспорті, які мають деякі особливості: так, у взаємовідносинах використовуються метод субординації, якому притаманні централізоване, імперативне регулювання відносин. Статус суб'єктів транспортної системи характеризується підпорядкованістю на манер воєнізованих структур (форма одягу, знаки розрізнення, звання).

5. У транспортному праві існують притаманні тільки йому правові норми. Наприклад, визначена ціла низка категорій: залізничний транспорт, транзит вантажів, небезпечний вантаж, судно, капітан порту, авіаційні правила, вантажні операції, засоби транспорту та інші визначення з характеристикою їх правового статусу<sup>11</sup>.

Якщо загалом з даними ознаками можна погодитись, то що стосується рівня систематизації, тут необхідно децю уточнити.

Норми про договори перевезення, як і щодо інших видів договірних зобов'язань, включені в Цивільний кодекс України, в якому правове регулювання відносин, пов'язаних з перевезеннями значно відрізняється за кількістю статей від регламентації інших договірних зобов'язань. Це пояснюється тим, що основний обсяг взаємовідносин відправників, одержувачів вантажу і перевізників традиційно регулюється транспортними статутами і кодексами. ЦК України включає лише основні положення про договір перевезення, які являють собою правила, які застосовуються в рівній мірі до відносин, пов'язаних з перевезенням різними видами транспорту. Завдяки цьому забезпечується однаковість регулювання схожих за сутністю відносин. Більш детально ці правовідносини повинні регулюватись іншими нормативно-правовими актами, і в першу чергу — транспортними статутами і кодексами.

Законодавець в ЦК України справедливо мав на меті забезпечити створення в цілому єдиної системи правового регулювання договору перевезення різними видами транспорту. Відповідно, це може бути забезпечено тим, що:

- по-перше, всі транспортні кодекси і статuti в процесі розробки і прийняття повинні пройти через один і той же орган (Верховну Раду, Кабінет Міністрів), що повинно унеможливити наявність відмінностей в правовому режимі перевезень;

- по-друге, коли основний тягар щодо регламентації відносин, пов'язаних з перевезенням лягає на транспортні статuti і кодекси, це дозволяє враховувати технологічні і правові особливості умов перевезень а також ті традиції, які склались у сферах транспортної діяльності. Безумовно, це повинно здійснюватись виключно в межах ЦК України.

<sup>10</sup> ОВУ. — 2001. — № 46. — Ст. 2038.

<sup>11</sup> Транспортне право України: Навч. посіб. / Е. Ф. Демський, В. К. Гіжевський, С. Е. Демський, А. В. Мілашевич; За заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. — К.: Юрінком Інтер, 2002. — С. 11-12.



У цей же час у транспортній сфері існує велика кількість нормативно-правових актів, які були прийняті ще за радянських часів за планової економіки, навіть такі фундаментальні, як Статут внутрішнього водного транспорту СРСР і Статут автомобільного транспорту УРСР. Вони є явно застарілими і потребують певних докорінних змін відповідно до суб'єктивно існуючих соціально-економічних умов і правових норм.

Також важливим щодо систематизації є розробка і прийняття Міністерством транспорту та зв'язку України, виходячи із норм Цивільного кодексу України, Закону України "Про транспорт" правил перевезень пасажирів і їх багажу, вантажобагажу, різного роду вантажів і пошти різними видами транспорту, зокрема це в даний час актуально на водному і повітряному транспорті.

Необхідно також згадати ініціативи деяких науковців щодо прийняття Транспортного кодексу України. У контексті прийняття нових кодексів незалежної України, таких як Кримінального, Цивільного, Господарського, дана теза виглядає досить цікавою. Але поряд з цим, в даний час існує досить значна кількість нормативних документів, які регулюють правовідносини в транспортній сфері, так як транспортно-правові норми є досить специфічними. Враховуючи те, що елементи єдиної транспортної системи України функціонують на підставі законів, постанов, наказів і правил, скоріш за все прийняття Транспортного кодексу України є не доцільним, так як він буде досить об'ємним. Напевно, необхідно залишити існуючу структуру нормативних документів, які регулюють діяльність транспорту в Україні, при цьому підкорегувавши термінологію в сфері перевезень з метою єдиної її трактування і використання.

Отже, в результаті дослідження питання щодо існування транспортного права, як галузі і його місця в системі права України можна зробити такі висновки:

1. Транспортне право є комплексною галуззю права, так як складається з норм цивільного, адміністративного, господарського, кримінального права, тобто є комплексом нормативно-правових норм. Так, у Кримінальному кодексі України законодавець виділив 17 статей (ст.ст. 276-292) у розділі XI "Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту"; у Кодексі України про адміністративні правопорушення главу десяту "Адміністративні правопорушення на транспорті, у галузі дорожнього господарства і зв'язку". І разом з тим транспортне право регулює специфічні правовідносини між сторонами, діє у певному юридичному режимі, використовуючи тільки йому притаманні риси.

2. Транспортне право слід розглядати як сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини, що виникають у зв'язку з організацією і діяльністю транспорту між підприємствами транспорту і користувачами транспортних послуг, а також між самими транспортними підприємствами, як одного так і різних видів транспорту із забезпечення внутрішніх і зовнішніх транспортно-економічних зв'язків.

Разом з тим, обґрунтування існування транспортного права, як галузі, ставить перед нами завдання подальшої теоретичної розробки і вдосконалення транспортно-правових норм, які належним чином не систематизовані виходячи із вимог існування і взаємодії елементів єдиної транспортної системи України. Безумовно, не можна заперечувати, що роль і значення транспорту в економічній системі держави є вагомою і важливою і тому в даний час на якісно новий рівень виходить його нормативно-правове забезпечення.

*Стаття рекомендована до друку кафедрою правого забезпечення діяльності водного транспорту Київської державної академії водного транспорту ім. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного (протокол № 3 від 25 жовтня 2006 року)*

