



**Роман Іванович ТАШ'ЯН,**  
кандидат юридичних наук,  
заступник декана Інституту прокуратури та кримінальної юстиції,  
доцент кафедри цивільного права № 1  
Національного юридичного університету  
імені Ярослава Мудрого (м. Харків),  
*tashian@ukr.net*

УДК 347.463

## **МЕХАНІЗМ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ВІДНОСИН**

*Розглянуто категорію механізму цивільно-правового регулювання транспортних відносин. Автор провів характеристику правового регулювання з урахуванням особливостей транспортних відносин. Зазначено, що специфікою правового регулювання транспортних відносин є тісна взаємодія приватноправових і публічно-правових засобів, оскільки в транспортній сфері взаємодіють як приватні, так і публічні інтереси. Ще однією особливістю є тривала історія правового регулювання транспортних відносин. Запропоноване авторське визначення механізму цивільно-правового регулювання транспортних відносин. Вказано, що механізм є цілісною системою засобів регулювання, яка складається з норм права, юридичних фактів, правовідносин, виконання обов'язків, актів захисту порушених прав та законних інтересів. Інші ж явища правової дійсності безпосередньо до складу механізму не входять, оскільки здійснюють вплив на суспільні відносини опосередковано, непрямим шляхом. Проведено характеристику окремих елементів механізму правового регулювання.*

**Ключові слова:** механізм правового регулювання, транспорт, джерела транспортного права, елементи механізму правового регулювання.



Однією з базових категорій теорії права є механізм правового регулювання (МПР). Саме за її допомогою розкривається вплив права на суспільні відносини. Тому при дослідженні будь-якого правового інституту важливим є приділення уваги цій категорії. Не є винятком і транспортні відносини. Слід відразу зазначити, що вони є одними з найбільш детально врегульованими, що обумовлено перш за все важливістю транспортної системи для кожної особи та держави в цілому. Поряд з галузями публічного права (адміністративного, екологічного, земельного тощо) велика частка правового регулювання транспортних відносин належить цивільному праву. Причому, з одного боку, особливістю цивільно-правового регулювання є широке залучення всього правового інструментарію (не тільки нормативних актів, а й інших джерел права, перш за все договорів). З іншого боку, специфікою саме транспортних цивільно-правових відносин є використання елементів МПР, які характерні не всім цивільно-правовим інститутам (наприклад, широке використання звичаїв та узвичаєнь, типових договорів, стандартних форм чартерів (проформ), односторонніх правочинів, велика роль міжнародних договорів, значна питома вага підзаконних нормативно-правових актів). Ще однією особливістю МПР транспортних цивільно-правових відносин є істотна частка імперативних норм.

Автором поняття МПР вважається Н. Г. Александров. Пізніше значний внесок у розвиток цієї категорії зробили В. М. Горшенєв, С. С. Алексєєв, В. П. Казимирчук, Ф. М. Фаткуллін, Ф. Ф. Фаткуллін, Р. О. Халфіна, В. Ф. Яковлев.

*Метою статті* є дослідження механізму цивільно-правового регулювання транспортних відносин, формулювання його поняття, визначення структури та характеристики окремих елементів.

Перш ніж перейти до характеристики окремих складових МПР транспортних відносин, необхідно визначитися з поняттями правового регулювання та його механізму в цілому. У теорії держави і права правове регулювання визначається як здійснюваний за допомогою юридичних засобів процес упорядкування суспільних відносин з метою забезпечення певної сукупності соціальних інтересів, які вимагають правового гарантування [1, с. 208].

Досить схожим є розуміння правового регулювання у цивілістиці. Так, В. Л. Яроцький зазначав, що в найбільш загальному вигляді правове регулювання у приватноправовій сфері можна охарактеризувати як регламентаційний вплив на особисті немайнові та майнові відносини цілісної системи правових засобів, що забезпечує упорядкованість фактичної поведінки їх учасників [2, с. 245]. С. О. Погрібний визначав правове регулювання договірних цивільних відносин як вплив суб'єкта правового регулювання (учасників цивільних відносин або держави) на цивільні суспільні відносини шляхом установлення норм цивільного права (договірної чи статутної) та їх реалізації з метою упорядкування вказаних відносин відповідно до ідеальних моделей, закладених у цих нормах [3, с. 5].

Таким чином, для упорядкування суспільних відносин, що є метою здійснення правового регулювання, необхідна сукупність правових засобів.



Логічним є те, що такі засоби є певною системою, що і послугувало підставою розроблення категорії МПР.

Н. Г. Александров визначав МПР як категорію, що опосередковує взаємодію комплексу правових засобів, котрі забезпечують динаміку (рух) правовідносин [4, с. 183]. В. М. Горшенєв використовував термін «механізм правового впливу», який визначав як всю сукупність способів і форм здійснення права, втілення права в життя [5, с. 43]. С. С. Алексєєв визначав МПР як взяті в єдності всю сукупність юридичних засобів, за допомогою яких забезпечується правовий вплив на суспільні відносини. Завдання механізму полягає в забезпеченні ефективності впливу права на суспільні відносини, тобто доцільності й результативності правових заходів, юридичних норм [6, с. 32–35]. У своїх більш пізніх роботах вчений виділяв три ланки МПР — юридичні норми, правові відносини, акти реалізації прав і обов'язків, а також у деяких випадках акти застосування права, індивідуальні акти, право положення практики тощо [7, с. 150].

Якщо проаналізувати точки зору сучасних вчених, то можна побачити, що розуміння МПР принципово не змінилося. Так, у літературі вказується, що МПР є:

- 1) системою правових засобів [8, с. 12–13] (засобів правового регулювання) [9, с. 9];
- 2) спрямованих на упорядкування суспільних відносин шляхом впливу на них / їх регламентування [10, с. 20];
- 3) реалізуються за допомогою певних методів і волі публічної влади [8, с. 12–13].

Великий інтерес викликає дослідження МПР у цивільному праві, оскільки в ньому як фундаментальній галузі приватного права використовується весь набір засобів МПР. Особливо це актуально для транспортних відносин, оскільки вони є одними з найбільш «урегульованих» у цивільному праві.

На підставі вищенаведеного *механізм цивільно-правового регулювання транспортних відносин* можна визначити як систему ефективних правових засобів, спрямованих на упорядкування транспортних цивільних відносин з метою забезпечення інтересів окремих осіб та функціонування транспортної системи в цілому, яка реалізується за допомогою дій суб'єктів цивільного права та за підтримки і захисту публічної влади.

Якщо зробити огляд цивілістичної літератури, то можна побачити, що дослідники, поряд із загальним МПР, часто виділяють механізми правового регулювання окремих підгалузей чи інститутів. Наприклад, В. Л. Яроцький вказує на механізм правового регулювання майнових відносин [2, с. 274], С. О. Погрібний — механізм правового регулювання договірних відносин [3, с. 49], С. А. Кареліна — на механізм правового регулювання відносин неспроможності [9, с. 9].

Отже, важливо відповісти на питання: чи існує тільки єдиний МПР або чи можливо його «подрібнення» на механізми правового регулювання нижчих порядків і чи можна в останньому випадку говорити про окремий МПР транспортних відносин.



Варто зазначити, що оскільки право є цілісною системою, то відповідно, йому притаманний єдиний МПР. Поділ права на галузі, а їх, у свою чергу, на інститути не означає, що кожен з них має власний МПР. Відповідно, говорячи про механізм цивільно-правового регулювання транспортних відносин, слід мати на увазі, що він є складовою МПР, а не окремим самостійним механізмом.

МПР є складною правовою категорією і має власну структуру. Проте в науці нема єдності щодо складу МПР. З одного боку, наявний перелік елементів, які є загально визнаними складовими механізми, до яких належать цивільно-правові норми, нормативно-правові акти; юридичні факти; правовідносини; акти правореалізації та правозастосування. З іншого — в науці досить часто погляди на МПР, на його структуру радикально відрізняються, і чимало вчених оперує «унікальним» набором елементів механізми. На жаль, при цьому не зрозуміло, чому вони включають до складу МПР одні складові й виключають інші. Такими є, зокрема, акти тлумачення права, правова культура, організаторська діяльність, права та обов'язки учасників правовідносин тощо.

Класичним є склад механізми, запропонований С. С. Алексєєвим. Науковець відніс до нього норми права, правовідносини, акти реалізації суб'єктивних прав і юридичних обов'язків, індивідуальні приписи, акти застосування права як факультативний елемент [11, с. 62]. На сьогодні ці елементи є фактично «кісткою» МПР, оскільки майже всі дослідники визнають їх самостійними складовими МПР.

С. О. Погрібний фактично приєднується до позиції С. С. Алексєєва, що до складу МПР належать норми цивільного права, юридичні факти, суб'єктивні права та обов'язки, здійснення прав та виконання обов'язків, захист порушених прав та інтересів [3, с. 49]. Близькими також є погляди Є. П. Войтовича, який відносить до елементів механізми цивільно-правового регулювання цивільно-правові норми, юридичні факти, цивільно-правові відносини, акти реалізації прав й обов'язків, особливе місце серед яких надається актам застосування норм цивільного права [12, с. 10]. В. В. Ковальова зазначає, що елементами МПР є правосуб'єктність, юридичні факти (фактичні склади), модель правового відношення, норма права, нормативний правовий акт [10, с. 8]. М. І. Новіков відносить до складу МПР норми права й його принципи, правові відносини, акти тлумачення норм права, акти застосування норм права [13, с. 16].

Дещо ширше розуміє МПР Є. М. Хохлова, зазначаючи, що його структурними елементами є юридичні норми, правовідносини, суб'єктивні права й обов'язки, правореалізуючі й правотлумачуючі акти, юридичні факти, організаторська діяльність (органів, установ, організації посадових осіб тощо), які забезпечують практичне функціонування усього комплексу правових засобів і його ефективність [8, с. 12–13].

Широко розуміє МПР С. О. Кареліна, вказуючи, що його елементами, поряд з власноправовими засобами, можуть виступати й засоби іншого характеру (економічні, інформаційні, організаційні тощо), які в процесі реалізації норм права набувають правову форму [9, с. 9].

Найбільш обґрунтованою, вираженою і перевіреною часом є класична позиція, відповідно до якої елементами МПР є норми права, юридичні



факти, правовідносини, виконання обов'язків, акти захисту порушених прав та законних інтересів. Інші ж явища правової дійсності безпосередньо до складу механізму не входять, оскільки здійснюють вплив на суспільні відносини опосередковано, непрямим шляхом.

МПР у транспортних відносинах має певні особливості, які зумовлені низкою обставин. Специфікою правового регулювання транспортних відносин є тісна взаємодія приватноправових і публічно-правових засобів, оскільки в транспортній сфері взаємодіють як приватні, так і публічні інтереси. Перш за все це обумовлено важливістю транспортної системи для будь-якого індивідуума та економіки будь-якої держави в цілому. Транспортна система України включає декілька видів транспорту, кожен з яких має свою специфіку, що не виключає можливостей виділення загальних рис. Ще одним специфічним фактором є тривала історія правового регулювання транспортних відносин. Дуже небагато інших цивільно-правових інститутів мають «вік» у кілька століть. Особливо наочно це демонструється на прикладі морського транспорту.

На МПР транспортних відносин істотний вплив здійснює міжнародне право, оскільки ці відносини досить часто мають міжнародний характер. У свою чергу, це обумовлює певну уніфікацію норм національного права різних держав, що надає можливість широко використовувати іноземний досвід при розробці вітчизняної системи правового регулювання транспортних відносин.

Особливістю транспортних відносин є велика питома вага використання міжнародних договорів, конвенцій, положень тощо. Їхня система побудована за галузевим принципом, тобто кожен вид транспорту врегульований певними міжнародними актами.

У міжнародних угодах встановлюються вимоги до транспортної документації, порядку приймання і видачі вантажів, умови й обсяг відповідальності перевізника, претензійно-позовні питання. Крім того, є конвенції, які регулюють діяльність декількох видів транспорту, — Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 року, Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним і внутрішнім водним транспортом 1990 року, Конвенція ООН про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі 1991 року.

Головну роль у МПР транспортних відносин, як і в усіх інших цивільних відносинах відіграють цивільно-правові договори. В. М. Горшенев називав таке регулювання піднормативним [5, с. 170–171], С. С. Алексеев — індивідуальним або казуальним [6, с. 104], Ф. М. Фаткуллін і Ф. Ф. Фаткуллін — індивідуальним [14, с. 70–73]. Пізніше поширеним став термін «автономне регулювання».

Особливу роль у МПР транспортних відносин відіграють типові договори, стандартні форми чартерів (проформи), які розробляються щодо особливостей перевезення вантажів певного виду або роду направлень перевезення. У науці зазначається, що за своєю правовою природою проформи є примірними умовами договору.

Проформи чартерів розробляються щодо особливостей перевезення вантажів певного виду або роду і напрямів перевезення. За правовою



природою вони є примірними умовами договору. Сторони вправі обрати будь-яку проформу, при цьому вони можуть змінювати її умови, вносити доповнення. Часто всі зміни й доповнення зводяться до пропонованого до проформи аддендума (від англ. *addendum* — додаток, доповнення) [15, с. 77].

Ще однією особливістю МПР транспортних відносин є широке використання звичаїв та узвичаєнь (особливо у сфері морського транспорту). З'явившись на стадії початку розвитку транспортних відносин, звичаї та узвичаєння дотепер відіграють важливу роль у їхньому регулюванні.

Під торговим звичаєм розуміється одноманітне правило, що склалося в торговому обороті та містить у собі цілком визначене положення з питання, якого воно стосується [16, с. 6]. О. В. Малова характеризує правовий звичай як правило поведінки, що неодноразово і достатньо широко застосовується, відображає правовий зміст суспільних відносин, якому надана форма позитивного права, тобто це звичай санкціонований державою [17, с. 8–10].

Відповідно до ст. 38 Статуту Міжнародного суду ООН, звичай розуміється як «доказ загальної практики, визнаної в якості правової норми». Показово, що звичай знаходиться на другому місці після договору в числі джерел сучасного міжнародного права.

А. І. Поротніков зазначає, що звичай є одним з найбільш суперечливих, своєрідних понять у праві [18, с. 4]. Існування звичаю є позитивним, коли втручання законодавця з певних причин є недоцільним або передчасним [19, с. 9].

Найвідомішим звичаєм у сфері торговельного мореплавства є Йорк-Антверпенські правила по загальній аварії, прийняті Міжнародним морським комітетом у 1949 році, які неодноразово були редаговані.

Не менш важливою і в той же час складною категорією є узвичаєння.

Узвичаєність міжнародної торгівлі — це норма, яка сформувалася в результаті визнання загальнообов'язковою суб'єктами міжнародних комерційних відносин однакової звичаєвої поведінки, регулює міжнародні комерційні відносини шляхом встановлення раціонального порядку виконання певного зобов'язання і не володіє, за загальним правилом, ознакою формальної визначеності [20, с. 4–5]. Принципова відмінність узвичаєння полягає в тому, що узвичаєння підлягає застосуванню, якщо в договорі міститься посилання на нього або коли договір дозволяє припустити намір сторін керуватися тими чи іншими обставинами [19, с. 16].

Узвичаєння широко використовується в зарубіжній юриспруденції, де має назву «*trade usage*» або «*Gebrauch*». Прикладом останніх може бути узвичаєння морського порту, де відображається специфіка ведення навантажувально-розвантажувальних операцій.

Специфічною рисою МПР транспортних відносин є широке використання підзаконних нормативно-правових актів та правил, що видаються відповідно до них. Можливість регулювання транспортних відносин на підзаконному та локальному рівнях прямо зазначена у низці статей гл. 64 ЦК України. У той же час слід зазначити, що низка підзаконних нормативно-правових актів у сфері транспорту є застарілими



і потребує термінового вдосконалення. Найбільш наочним прикладом є Статут внутрішнього водного транспорту 1955 року та Статут автомобільного транспорту 1969 року, які містять низку положень, що взагалі неможливо застосувати на практиці (наприклад, щодо планування перевезень вантажів). Відтак нагальним є прийняття нових Статутів з урахуванням потреб сучасної економіки та інтеграції до транспортної системи ЄС.

Таким чином, механізм цивільно-правового регулювання транспортних відносин можна визначити як систему ефективних правових засобів, спрямованих на упорядкування транспортних цивільних відносин з метою забезпечення інтересів окремих осіб та функціонування транспортної системи в цілому, яка реалізується за допомогою дій суб'єктів цивільного права та за підтримки і захисту публічної влади. Цей механізм є складовою загального МПР, а отже, має всі притаманні йому риси. Так, його елементами є норми права, юридичні факти, правовідносини, виконання обов'язків, акти захисту порушених прав та законних інтересів. У той же час МПР у транспортних відносинах має певну специфіку, яка полягає в широкому застосуванні міжнародних нормативно-правових актів, типових договорів, стандартних форм чартерів (проформ), істотній ролі звичаїв та узвичаєнь, підзаконних нормативно-правових актів. У подальшому перспективним є вивчення окремих складових МПР транспортних відносин, що є важливим для подальшого вдосконалення транспортного права.

#### Список використаних джерел

1. Загальна теорія держави і права [Текст] : підруч. / [М. В. Цвік, О. В. Петришин, Л. В. Авраменко та ін.] ; за ред. М. В. Цвіка, О. В. Петришина. — Х. : Право, 2009. — 584 с.
2. Яроцький, В. Л. Цінні папери в механізмі правового регулювання майнових відносин (основи інструментальної концепції) [Текст] : монограф. / В. Л. Яроцький. — Х. : Право, 2006. — 544 с.
3. Погрібний, С. О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України [Текст] : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / С. О. Погрібний. — К., 2009. — 35 с.
4. Александров, Н. Г. Право и законность в период развернутого строительства коммунизма [Текст] / Н. Г. Александров. — М. : Госюриздат, 1961. — 271 с.
5. Горшенев, В. М. Способы и организационные формы правового регулирования в социалистическом обществе [Текст] / В. М. Горшенев. — М. : Юридическая литература, 1972. — 258 с.
6. Алексеев, С. С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве [Текст] / С. С. Алексеев. — М. : Юридическая литература, 1966. — 188 с.
7. Алексеев, С. С. Теория права [Текст] / С. С. Алексеев. — М. : БЕК, 1994. — 311 с.
8. Хохлова, Е. М. Субъективное право и юридическая обязанность в механизме правового регулирования [Текст] : автореф. дис. на соискание учен. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.01 «Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве» / Е. М. Хохлова. — Саратов, 2008. — 26 с.



9. Карелина, С. А. Механизм правового регулирования отношений несостоятельности (банкротства) [Текст] : автореф. дис. на соискание учен. степени д-ра юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / С. А. Карелина. — М., 2008. — 49 с.
10. Ковалева, В. В. Нормативные правовые акты в механизме правового регулирования [Текст] : автореф. дис. на соискание учен. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.01 «Теория и история права и государства; история правовых учений» / В. В. Ковалева. — М., 2009. — 26 с.
11. Алексеев, С. С. Право: Азбука — теория — философия: Опыт комплексного исследования [Текст] / С. С. Алексеев. — М. : Статут, 1999. — 711 с.
12. Войтович, Е. П. Судебная практика в механизме гражданско-правового регулирования [Текст] : автореф. дис. на соискание учен. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / Е. П. Войтович. — Томск, 2006. — 20 с.
13. Новиков, Н. И. Нормативное толкование в механизме правового регулирования [Текст] : автореф. дис. на соискание учен. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.01 «Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве» / Н. И. Новиков. — Ростов-на-Дону, 2009. — 23 с.
14. Фаткуллин, Ф. Н. Проблемы теории государства и права [Текст] : учеб. пособ. / Ф. Н. Фаткуллин, Ф. Ф. Фаткуллин. — Казань : КЮИ МВД России, 2003. — 351 с.
15. Косовская, В. А. Морская перевозка груза как частноправовой институт [Текст] / В. А. Косовская. — СПб. : Астерион, 2008. — 257 с.
16. Рамзайцев, Д. Ф. О значении обычаев в международной торговле [Текст] / Д. Ф. Рамзайцев // Международные торговые обычаи / под ред. М. В. Нестерова, К. К. Бахтова. — М., 1958. — С. 3-15.
17. Малова, О. В. Правовой обычай как источник права [Текст] : автореф. дис. на соискание учен. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.01 «Теория и история права и государства; история правовых учений» / О. В. Малова. — Екатеринбург, 2002. — 24 с.
18. Поротиков, А. И. Обычай в гражданском праве Российской Федерации [Текст] : автореф. дис. на соискание учен. степени канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / А. И. Поротиков. — М., 2003. — 25 с.
19. Зыкин, И. С. Обычаи и обыкновения в международной торговле [Текст] / И. С. Зыкин. — М. : Междунар. отношения, 1983. — 160 с.
20. Щокіна, О. О. Правовий звичай міжнародної торгівлі як джерело міжнародного приватного права [Текст] : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / О. О. Щокіна. — Х., 2006. — 22 с.

*Рекомендовано до друку кафедрою цивільного права № 1  
Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого  
(протокол № 8 від 12 січня 2016 року)*

Надійшла до редакції 22.01.2016





**Ташьян Р. И. Механизм гражданско-правового регулирования транспортных отношений**

*Рассмотрена категория механизма гражданско-правового регулирования транспортных отношений. Автор провел характеристику правового регулирования с учетом особенностей транспортных отношений. Отмечено, что спецификой правового регулирования транспортных отношений является тесное взаимодействие частноправовых и публично-правовых средств, поскольку в транспортной сфере взаимодействуют как частные, так и публичные интересы. Еще одной особенностью является длительная история правового регулирования транспортных отношений. Предложено авторское определение механизма гражданско-правового регулирования транспортных отношений. Указано, что механизм представляет собой целостную систему средств регулирования, состоящую из норм права, юридических фактов, правоотношений, исполнения обязанностей, актов защиты нарушенных прав и законных интересов. Другие же явления правовой действительности непосредственно в состав механизма не входят, поскольку оказывают влияние на общественные отношения опосредованно, косвенным путем. Проведено характеристику отдельных элементов механизма правового регулирования.*

**Ключевые слова:** механизм правового регулирования, транспорт, источники транспортного права, элементы механизма правового регулирования.

**Tashian, R. I. The Mechanism of Civil-Legal Regulation of Transport Relations**

*The category of mechanism of civil-legal regulation of transport relations is considered in the article. The author made a characterization of legal regulation allowing for the transport relations. It is noted that the specifics of the legal regulation of transport relations is close cooperation of private and public-law means, because private and public interests interact in the transport sector. Another feature is a long history of legal regulation of transport relations. The author's definition is proposed for the mechanism of civil-legal regulation of transport relations. It is indicated that the mechanism is a holistic system of control means consisting of rule of law, legal facts, legal relationships, execution of duties, acts of protection of violated rights and legitimate interests. Others facts of legal reality are not included to the mechanism, because they impact on social relations indirectly. Author made a description of the individual elements of the mechanism of legal regulation.*

**Keywords:** the mechanism of legal regulation, transport, sources of transport law, elements of mechanism of legal regulation.

