

ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО УКРАЇНИ ЯК ПІДГАЛУЗЬ ГОСПОДАРСЬКОГО ПРАВА

Klepikova O. V. Transport law of Ukraine as subbranch of commercial law.

In the article the issues regarding the place and role of transport law in the law system are investigated. We have summarized the scientific views about the character of transport law relations. In particular, it is stated that the legal definition of transport may be the result of the system analysis at two levels: general theoretical and commercial-legal. Taking into consideration these positions, the qualifying characteristic of the first level is to determine the type of transport law relations within legal theory, and the second level qualification gives the transport law grounds of commercial law relations and to determine their characteristics within the commercial law. However, the law relations is enhanced role of transport as a form of commercial law relations and determined purpose of legal regulation of transport activity. Industry objectivism causes traffic legal definition of general theoretical positions, separating them from other law relations on an industry basis. Industry objectivism can cause internal and external abstraction. External abstraction provides dominant signs transport sector law relations and provides opportunities for the selection of their other law relations in general theoretical sense, and, along with other industry law relations (civil, administrative) in a special sense. Internal abstraction characterizes as many vehicles as a kind of commercial law relations and leads to their isolation in a separate category together with other types of commercial law relations - insurance, investment, brokering and more. Considering these positions the author defines law as a transport subsector of commercial law.

Key words: transport law relations, subject of transport law, methods of transport law.



**Клепікова
Ольга Вікторівна,**

кандидат юридичних наук, доцент доцент кафедри господарського права юридичного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Актуальність питання про місце та роль транспортного права України зумовлена низкою наукових досліджень та публікацій, які з'являються останнім часом в юридичній літературі.

Теоретична основа дослідження представлена дисертаціями, статтями, підручниками науковців радянського періоду – Г. Савичева, М. Тарасова, О. Маковського, П. Самойловича, К. Єгорова, Ю. Джавади, О. Жудро та українських учених І. Булгакової, М. Шелухіна, О. Шемякіна, О. Брильова та інших.

Метою цього дослідження є узагальнення результатів проведених теоретичних досліджень з питань правового регулювання транспортної діяльності. Відповідно до цієї мети пропонується визначення предмета транспортного права та з'ясується його місце в системі права.

Транспортне право, як і будь-яку іншу юридичну дисципліну, можна визначити за предметною

ознакою. Отже, з теоретичних підстав транспортне право є системою норм, що регулюють транспортні відносини.

Визначення транспортних правовідносин може бути результатом системного аналізу на двох рівнях – загальнотеоретичному та господарсько-правовому. З таких позицій кваліфікаційною характеристикою першого рівня є визначення транспортних правовідносин видом правовідносин у межах теорії права, а кваліфікація другого рівня наділяє транспортні правовідносини ознаками господарських правовідносин і дозволяє визначити їх особливості в площині господарського права.

Суб'єктивні погляди науковців надають підстави для визначення правовідносин у різних аспектах і визначення їх домінуючих загальнотеоретичних ознак. З огляду на це загальне розуміння правовідносин і визначення транспортних правовідносин збігається в таких характеристиках: а) вид суспільних відносин, що виникають у результаті впливу норм права на фактичні відносини в суспільстві й опосередковують зв'язок між нормою права і фактичними суспільними відносинами [1]; б) вид суспільного відношення, урегульованого нормою права [2]; в) конкретні, реальні суспільні відносини, що набули правової форми і є результатом реалізації норми права [3] та ін.

У межах другого рівня транспортні правовідносини наділяються галузевою ознакою, визначаються видом господарських відносин. Узагальнення наукових поглядів щодо визначення господарських право-

відносин робить можливим їх застосування в розробленні теорії транспортних правовідносин з таких доктринальних позицій: класична (загальнотеоретична), дихотомія «публічне право – приватне право», галузевої та функціональної спеціалізації, неоінституціоналізму.

У своєму класичному розумінні транспортні правовідносини можуть бути визначені як урегульовані нормами права суспільні відносини, що виникають у процесі організації та (або) безпосереднього здійснення транспортної діяльності. Для транспортних правовідносин властивою є низка ознак, напрацьована наукою господарського права: сфера виникнення; урегульованість за допомогою господарсько-правових норм; особливий суб'єктний склад; об'єкт; зміст; поєднання майнових та організаційних елементів; віддзеркалення публічних і приватних інтересів; підстави виникнення, зміни та припинення; значний ступінь державного регулювання [4].

Методологічного значення набуває розмежування приватних і публічних інтересів з огляду на те, що категорії «приватне право» і «публічне право» не є окремими галузями права, а можуть розглядатися як функціонально-структурна підсистема права, що притаманна континентальній системі права і є наднаціональною. Таким чином, жодна галузь права не може бути віднесена до суто приватного чи публічного. У регулюванні суспільних відносин застосовуються як приватноправові, так і публічноправові методи. Це стосується як господарських відносин [5], так і

безпосередньо транспортних.

Протилежну позицію займають І. Сенякін і О. Беляневич. Сутність наукових поглядів зводиться до визначення господарського права не з позицій «публічне – приватне», а крізь іншу призму – об'єктивних процесів галузевої та функціональної спеціалізації в праві, які є виявленням його системності [6]. На зміну гіперболізації значення дихотомії права має прийти усвідомлення того, що юридична наука мусить допомагати вирішенню практичних проблем правового регулювання суспільних відносин у сучасних умовах й обґрунтувати конкретні механізми забезпечення балансу та солідарності наявних у суспільстві індивідуальних, групових та публічних інтересів [7].

Останнім часом популярності в юридичній літературі набуває теорія неінституціоналізму. Вивчення основних категорій зводиться до інституцій, що охоплюються аспектами економічних відносин [8]. З таких позицій робиться висновок про те, що економічні відносини можуть не потребувати правового регулювання, тому запропонована теорія не може бути цілком прийнята наукою господарського права і заслуговує на критику. Разом із тим теорія може бути підставою для формування нової концепції визначення господарських правовідносин. Це надає підстави говорити про правовідносини як про спосіб виявлення економічних відносин у праві або як про опосередкування правовідносинами економічних відносин [9].

Визначаючи та підтримуючи наукову роль кожної позиції, автор вважає,

що визначення транспортних правовідносин має обґрунтуватися шляхом узагальнення чинних надбань юридичної науки. Разом із тим найбільш імовірним з цього питання вважається галузевий об'єктивізм, відповідно до якого підсилюється роль транспортних правовідносин як виду господарських правовідносин і визначається мета правового регулювання транспортної діяльності.

Галузевий об'єктивізм зумовлює визначення транспортних правовідносин із загальнотеоретичних позицій, відокремлюючи їх від інших правовідносин за галузевою ознакою. Галузевий об'єктивізм може зумовлювати внутрішню та зовнішню абстракції. Зовнішня абстракція передбачає домінуюче значення галузевої ознаки транспортних правовідносин і надає можливість для виділення їх серед інших правовідносин у загальнотеоретичному значенні, і поряд з іншими галузевими правовідносинами (цивільно-правовими, адміністративними тощо) – у спеціальному значенні. Внутрішня абстракція якнайбільше характеризує транспортні правовідносини як вид господарських і зумовлює їх виділення в окрему категорію поряд з іншими видами господарських правовідносин – страховими, інвестиційними, посередницькими тощо.

Внутрішня абстракція та різноманітність транспортних правовідносин зумовлюють необхідність їх класифікації за певними критеріями (за предметною ознакою, за взаємним становищем сторін, залежно від виду транспорту, з яким пов'язується надання транспортних послуг, тощо).

Отже, сукупність транспортних правовідносин становить предмет транспортного права. Залежно від сутнісного розуміння транспортної діяльності та її соціально-економічної функції погляди вчених стосовно предмета транспортного права та його місця в системі права є розбіжними і характеризують їх належність до наукової доктрини різних галузей права.

Питання теорії транспортного права було порушено у 50-60 рр. радянськими науковцями. Основна теоретична позиція висловлена М. Тарасовим 1968 року. Науковець стверджував, що предмет регулювання становлять суспільні відносини, пов'язані з використанням шляхів сполучення і засобів перевезення. Комплекс норм, спрямованих на регулювання складної багаторівневої структури і діяльності всіх видів транспорту, дозволив авторові висунути думку про можливе подальше відмежування транспортного права від системи будь-якої самостійної галузі права в так звану комплексну і разом з тим – ймовірно визначення його міжгалузевою комплексною галуззю права. Проте наукова позиція М. Тарасова незмінно пов'язується з цивільним правом і робиться висновок про те, що транспортне право не має відмінних від цивільного права предмета і метода регулювання майнових відносин з огляду на те, що його предмет становлять відносини перевезення [10]. Такий підхід до визначення транспортного права зумовлений акцентом на регулювання лише відносин перевезення і надає підставу визначити належність тран-

спортного права до цивільного лише за принципом переваги в ньому елементів цивільних над іншими (адміністративними, земельними тощо).

У працях інших науковців питання транспортного права розглядалися в аспектах визначення правової природи різних видів договорів перевезення. Так, К. Яічков, Б. Покровський, К. Александрова звертаються до договору перевезення залізничним транспортом, а М. Аллахвердов і М. Ходунов – до перевезень внутрішніми водними шляхами. Теоретичні позиції авторів зумовили однозначну перевагу відносин перевезення. З огляду на це М. Александров-Дольнік зауважив, що основною метою транспорту однозначно є переміщення, однак це не дає підстав для визначення лише договору перевезення, оскільки саме переміщення опосередковано укладанням інших видів транспортних договорів.

Інша наукова позиція пов'язується з розширенням сторін діяльності різних видів транспорту і вирішенням питання про те, якими нормами регулюються питання безпеки руху транспортних засобів, режиму плавання морських суден, експлуатації рухомого складу залізничного транспорту тощо. З таких міркувань А. Гусаков і М. Шептовицький висловлюють думку про розірвання транспортного права на дві частини – перевезення й адміністративні відносини. Підставою тому науковці вважають тісний зв'язок між експлуатаційною та адміністративно-організаційною діяльністю на транспорті. Ці різновиди діяльності на практиці дійсно пов'язані між со-

бою, проте юридично вони не завжди пов'язані з договором перевезення [11], що зумовлює однозначну критику висловленої думки.

Сучасне визначення транспортного права також не позбавлене застережень і подекуди теоретичної неузгодженості. Зокрема В. Міщук визначає транспортне право через сукупність юридичних норм і правових інститутів, які регулюють суспільні відносини, що складаються у зв'язку з організацією і діяльністю транспорту із забезпечення внутрішніх і зовнішніх транспортно-економічних зв'язків і потреб населення в перевезеннях [12].

Визначаючи транспортне право комплексною галуззю, І. Спірін зазначає про повне злиття спеціальних норм (техніко-технологічних, економічних, соціальних та інших) з нормами права і потребу у врегулюванні правовідносин, які повторюються достатньо часто і є характерними для специфічних видів виробничої та іншої діяльності [13]. З позицій комплексної галузі права Б. Деревянко зазначає, що транспортне право можна водночас розглядати як частину цивільного, господарського чи адміністративного права. Таким чином зумовлюється поділ транспортного права на транспортне право як підгалузь цивільного права, транспортне право як підгалузь господарського права і транспортне право як підгалузь адміністративного права [14]. Інша характеристика комплексності пропонується О. Сіваковим і А. Новосельцевим, які вбачають наявність у транспортному праві норм, що за своєю правовою природою є адміні-

стративними, трудовими, цивільними та іншими. Предметом транспортного права визначаються суспільні відносини, пов'язані із транспортуванням вантажів, пасажирів, багажу, які виникають у транспортних організацій та індивідуальних перевізників з клієнтурою, а також між самими перевізниками як одного, так і різних видів транспорту під час здійснення перевізного процесу [15].

Звертаючись до питань правової природи транспортного права, В. Гіжевський і Е. Демський зазначають, що транспортне право є самостійною правовою галуззю і міжгалузьевою наукою, яка виникла в результаті поєднання тих чи інших принципів прикладних і галузевих юридичних наук [16].

На думку І. Булгакової, для визначення предмета транспортного права необхідно виявити специфічну ознаку відносин, що регулюються цим правом. Так, у ст. 1 Статуту залізниць України визначено, що Статут залізниць України визначає обов'язки, права і відповідальність залізниці, а також підприємств, організацій, установ і громадян, які користуються залізничним транспортом. Таким чином, специфічною ознакою відносин, що виникають на залізничному транспорті, є надання послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів, пасажирів і багажу. Але транспортне право регулює відносини, пов'язані не тільки з перевезенням пасажирів, вантажів чи багажу, але й з наданням інших видів послуг. Отже, транспортне право визначається вченою як сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини, що виникають

у зв'язку з організацією і діяльністю транспортних підприємств, відносини між транспортними підприємствами та їх споживачами, які користуються транспортними засобами, а також між самими транспортними підприємствами як одного, так і різних видів транспорту. Таким чином, предметом транспортного права є суспільні відносини, що виникають між транспортними підприємствами і споживачами у зв'язку з наданням послуг з використання транспортних засобів для здійснення процесу перевезення [17].

Аналіз юридичної літератури надає підстави поряд із позиціями галузевого, міжгалузевого та комплексного підходу до визначення транспортного права звернутися до концепції інституційного відокремлення. Остання передбачає вивчення правової природи інститутів транспортного права шляхом їх відокремлення від системи транспортного права і наділення ознаками самостійних галузей права.

Так, А. Кейлін вказує на самостійний предмет морського права і його систему: організаційно-правові форми торговельного мореплавства, правовий режим торговельного мореплавства, правовий режим морських суден, договірні відносини на морському транспорті, відповідальність, загальна аварія, морське страхування [18]. У результаті аналізу системи правового регулювання повітряних перевезень було зроблено висновок про необхідність визнати повітряне право самостійною галуззю права [19]. З позицій поліструктурного, комплексного правового явища роз-

глядає повітряне право С. Гончарук [20], галузеві принципи повітряного права визначає О. Шереметьєва [21].

Отже, підсумовуючи вищевикладене зазначимо, що визначення транспортного права зумовлено динамікою розвитку основних галузей права. Саме тому загальнотеоретичне визначення транспортного права, яке б було придатним для різних галузей права, є практично неможливим. З огляду на це кожна галузь права на сьогодні може або вже претендує на об'єднання норм під назвою «транспортне право». Яскравим прикладом тому є вищенаведені підходи до визначення транспортного права – галузеве, міжгалузеве, комплексне та інституційне відокремлення.

Методологія визначення транспортного права в цілому та його місця в системі господарського права може формуватися на засадах системності права та правової спеціалізації. З таких позицій насамперед звертається увага на традиційне визначення єдності елементів системи права: норма права, галузь права, підгалузь права, інститут права, субінститут права. Хоча якнайбільше слід звернути увагу на те, що система може розглядатися як елемент іншої, більш широкої системи, і тоді кількісний склад елементів системи відходить на другий план. Такий метод пізнання було вдало застосовано О. Беяневич для визначення місця господарського договірного права. Теоретично доведений висновок про те, що господарське договірне право є складовою господарського права (його інститутом), і одночасно системою нижчого рівня в системі права в цілому, до-

зволив вирішити питання про рівні зв'язків (внутрішній, галузевий, міжгалузевий) і зумовив тим самим визначення господарського договірною права як комплексного інституту[22].

Таким чином, беручи до уваги позицію системного підходу, транспортне право може бути визначено як підгалузь господарського права, що однозначно сприятиме вирішенню питання про існування зв'язків із системою господарського права та іншими галузями права. Додатковими аргументами для визначення транспортного права підгалуззю господарського права можуть бути такі:

1) кодифікація господарського законодавства, що зумовлює наявність загальних норм про транспорту діяльність;

2) системність і кодифікованість транспортного законодавства з огляду на множинність норм, що регулюють транспортну діяльність та їх галузевий характер.

Таким чином, транспортне право як елемент системи права є підгалуззю господарського права, визначення якої зумовлюється галузевим характером правового регулювання транспортних відносин.

Список використаних джерел:

1. Явич Л. С. Право и общественные отношения / Л. С. Явич. – М.: Юрид. лит., 1971. – С. 336.
2. Иоффе О. С. Спорные вопросы учения о правоотношении / Иоффе О. С. Избранные труды по гражданскому праву: Из истории цивилистической мысли. Гражданское правоотношение. Критика теории хозяйственного права / О. С. Иоффе. – М.: Статут, 2000. – С. 649-695.
3. Халфина Р. О. Общее учение о правоотношении / Р. О. Халфина. – М.: Юрид. лит., 1974. – С. 31.
4. Вінник О. М. Господарське право: курс лекцій / О. М. Вінник. – К.: Атика, 2004. – С. 26.
5. Вінник О. М. Публічні та приватні інтереси в господарських товариствах: проблеми правового забезпечення / О. М. Вінник. – К.: Атика, 2003. – С. 26.
6. Сенякин И. Н. Специальные нормы советского права / под ред. проф. М. И. Байтина. – Саратов, 1987. – С. 13-14.
7. Беяневич О. А. Господарське договірне право України (теоретичні аспекти) : монографія / Беяневич О. А. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – С. 83.
8. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Д. Норт. – М.: Фонд экономической книги «Начала», 1997. – С. 18.
9. Поєдинок В. В. Правове регулювання інвестиційної діяльності: теоретичні проблеми : монографія / В. В. Поєдинок. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2013. – С. 100.
10. М. А. Тарасов. Транспортне право / М. А. Тарасов – Р-н-Д., 1968. – С. 6-25.
11. М. К. Александров-Дольник. К вопросу о системе советского транспортного права / М. К. Александров-Дольник // Советское государство и право. – 1957. – № 12. – С. 112-117.
12. Міщук В. В. Транспортне право України: Курс лекцій : навчальний посібник / Міщук В. В. – Хмельницький. – Вид-во ХУУП, 2008. – С. 24-25.
13. Спирин И. В. Транспортное право / Спирин И. В. – М.: Транспорт, 2001. – С. 15-16.
14. Транспортне право України : підруч. для студ. вищ. навч. закл. / [М. Л. Шелухін, О. І. Антонюк, В. О. Вишнівецька та ін.]; за ред. М. Л. Шелухіна. – К.: Вид. Дім «Ін Юре», 2008. – С. 10.
15. Транспортное право : учебное пособие. – М.: «Былина», 2001 – С. 8-9.
16. Транспортне право України : навч. посіб. / [Демський Е. Ф., Гіжевський В. К.,

Демський С. Е., Мілашевич А. В.] ; за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – С. 11.

17. Булгакова І. В. Транспортне право України: підручник / І. В. Булгакова, О. В. Клепікова. – К.: Прецедент, 2011. – С. 16-19.

18. Кейлін А. Д. Советское морское право / Кейлін А. Д. – М.: Водтрансиздат, 1954. – С. 6-7.

19. Вопросы воздушного права : сборник. – Ч. 2. – М., 1930. – С. 211.

20. Гончарук С. Т. Місце адміністративного права в механізмі правового ре-

гулювання відносин в галузі авіації / Гончарук С. Т. // Малий і середній бізнес (право, держава, економіка). – 2008. – № 1-2. – С. 98-101.

21. Шереметьєва О. Ю. Галузеві принципи повітряного права України / Шереметьєва О. Ю. // Малий і середній бізнес (право, держава, економіка). – 2008. – № 1-2. – С. 117-119.

22. Беяневич О. А. Господарське договірне право України (теоретичні аспекти) : монографія / Беяневич О. А. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – С. 79, 107.

Клепікова О. В. Транспортне право як підгалузь господарського права.

У статті досліджуються питання місця та ролі транспортного права в системі права. Узагальнено наукові погляди щодо природи транспортних правовідносин. З позицій галузевого об'єктивізму наводяться підстави для відокремлення транспортних правовідносин від інших правовідносин.

Ключові слова: транспортні правовідносини, транспортне право, предмет транспортного права, методи транспортного права.

Клепикова О. В. Транспортное право Украины как подотрасль хозяйственного права.

В статье исследуются вопросы места и роли транспортного права в системе права. Обобщены научные взгляды относительно природы транспортных правоотношений. С позиции отраслевого объективизма определяются основания, отличающие транспортные правоотношения от других правоотношений.

Ключевые слова: транспортные правоотношения, транспортное право, предмет транспортного права, методы транспортного права.

Стаття надійшла до редакції 14.05.2015